



# 자동차의 LPG 사용제한 조정 검토에 대한 건의

- 대한석유협회 -

이 내용은 지난 10월 13일 산업자원부에 제출한 내용을 발췌·요약한 것임 <편집자주>

## 1. 정유업계의 기본 입장

○ LPG사용차량 보급/규제개선과 관련하여 LPG 사용차량 확대는 바람직하지 않다는 것이 정유업계의 기본 입장임.

- 급격한 LPG차량의 공급확대는 석유제품간 수급 불균형 야기, 충전소 부족에 따른 소비자 불편 증대, 고도화시설 투자비 부담으로 인한 정유업계 경영악화, 석유유통시장의 혼란 및 주유소의 경영악화 가중 등 많은 문제점이 예상되기 때문임.

## 2. LPG차량의 증가요인

○ 최근 들어 LPG사용차량의 급격한 증가는 휘발유, 경유, 부탄간의 인위적인 소비자가격차이에 기인함.

- 3유종간의 세전공장도가격은 별차이가 없으나, 세금등 제세공과의 차이로 소비자가격이 크게 차이가 나며 특히 부탄가격은 휘발유가격의 26%에 불과함.

○ 따라서 제세공과 차이에 따른 소비자가격차이로 인한 소비자선택권이 인위적으로 유도되는 것을 시정하는 것이 시급하며, 이의 해결이 LPG사용자동차 제한논의에 있어서 전제조건임.

<휘발유·경유·부탄간 제세공과 현황>

	휘발유(원/ℓ)	경유(원/ℓ)	부탄(원/kg)
• 관세	약 83 (5%)	약 83 (5%)	약 44 (1.5%)
• 수입부과금	12,83(1.7\$/B)	12,83(1.7\$/B)	-
• 품검수수료	0,122	0,122	-
• 가스안전부담금	-	-	4.5
• 특소세	651	160	40
• 교육세	97.65	24.0	-
• 부가가치세	105.91	48.64	45.42
• 유통마진부가가치세	9.5	6.0	7.74
• 세금등 부과금 총계 (소비자가격중 %)	885.31 (70.3%)	259.89 (43.7%)	102.06 (17.7%)
※ 소비자가격 (가격지수)	1,260 (100)	595 (47)	577 (26)

### 3. LPG차량 확대시 문제점

#### 가. 국내 석유류수급에 미치는 영향

○ 휘발유, 등·경유 등 석유류제품은 원유를 정제하여 생산되는 연산품으로 LPG의 생산수율은 타석유제품에 비해 상대적으로 적은 3.2%에 불과함.

〈정유5사 석유제품 생산실적('98년)〉

(단위 : 백만배럴)

	휘발유	등유	경유	중유	LPG	기타	계
생산량	76.0	62.5	232.5	210.1	28.0	255.5	864.6
구성비	8.8%	7.2%	26.9%	24.3%	3.2%	29.6%	100.0%

○ 석유제품간 생산수율차이로 '98년 기준 LPG의 순수입비중은 국내수요의 57.0%인 반면 휘발유는 잉여물량이 발생하여 수출을 하고 있는 실정임.

〈LPG, 휘발유의 수급현황('98년)〉

(단위 : 백만배럴)

	생산(A)	내수(B)	순수출입(C)			비 고
			수출	수입		
LPG	28.0	67.9	10.5	49.2	△38.7	수입비중(C/B):57.0%
프로판	9.4	43.1	6.9	39.7	△32.8	
부탄	18.6	24.8	3.6	9.5	△5.9	
휘발유	76.0	61.1	15.6	0.2	15.4	수출비중(C/A):20.3%

○ 특히 LPG중에서 수송용 부탄의 경우 금년 하반기 들어 수요증가율이 20%를 넘어서는 등 폭발적인 증가세를 기록하고 있음.

- 금년 1-8월까지 수송용부탄의 수요는 14.9백만배럴로 전년동기의 12.5백만배럴보다 19.7% 증가함
- 수송용부탄의 수요증가는 최근 들어 더욱 급격하게 이루어져 7·8월 동안에만 4.4백만배럴로 지난해 같은 기간의 판매물량인 3.5백만배럴에 비해 무려 26.7%가 증가하였음.

- LPG차량은 하반기에 더욱 쏟아지고 있어 금년 9월부터 수송용 부탄 판매량은 거의 30%이상 증가할 것으로 전망됨.

- 내년부터 7·8인승 다목적승합차가 승용차로 분류됨에 따라 이들 차종에 대한 연내 주문이 쇄도하여, 기아의 카렌스는 4만대, 카니발/카스타는 각각 1만 5천대 가량 주문이 밀려있는 실정임.

○ LPG사용의 확대로 국내생산이 부족한 LPG는 수입량이 지속적으로 증가하여 수입가격이 상승할 수밖에 없고 반면, 국내생산휘발유는 수요감소에 따른 잉여물량이 발생하여 이를 저가로 수출하여야 하므로 결과적으로 무역수지에 악영향을 초래하여 국가경제에 불리하게 작용함.

#### 나. 고도화시설 투자비부담에 따른 정유업계 경영악화

○ 국내 정유업계는 석유제품의 수요증가 및 정부의 수급정책을 기초로 하여 그동안 꾸준히 상압증류시설(CDU)을 증설하였고, 특히 차량증가에 따른 휘발유수요증가에 대비하여 막대한 투자비를 들여 고도화시설(FCC)을 확충함에 따라 현재 별도의 수입없이 자체생산만으로 수급이 가능하게 되었음.

〈정유업계 시설 투자 규모('96년 이후)〉

	상압증류시설	중질유분해시설
생산능력	620천B/D	153천B/D
투자비	5,900억원	28,596억원

○ 그런데 차량연료가 휘발유에서 LPG로 급속히 전환될 경우 이러한 기존 정제시설의 가동률 저하 내지 잉여시설이 발생할 것인 바, 이는 국내정유업계의 경영악화 및 이에 따른 국제경쟁력 약화 뿐만 아니라, 국가적으로도 자원의 낭비를 초래하는 등

사회적 비용이 발생하게 됨.

#### 다. 유통상의 문제

○ 현재 전국 충전소는 639개소로 LPG사용차량이 확대될 경우 소비자편의를 위해 대도시를 중심으로 다수의 충전소를 추가 설치할 필요가 있으나 허가요건충족의 어려움 및 인근주민들의 민원발생으로 도심내 충전소설치는 사실상 불가능한 실정임.

○ 충전소의 추가설치가 불가능할 경우 열악한 충전소 NetWork로 인한 이용불편으로 소비자의 불만이 야기될 소지가 있음.

〈국내 영업중인 주유소 및 충전소현황('99.6월 현재)〉

	주유소수	충전소수	계
서울	829	68	897
전국	10,425	639	11,064

○ 반면 주유소수는 10,425개소로 일부 과잉측면이 있으므로 주유소의 일부를 충전소로 전환하는 방안도 고려할 수 있으나 이 또한 충전소 허가요건(액법의 안전거리 등)의 강화에 따른 법적인 제약과 인근 주민의 민원으로 사실상 불가능함

- 충전소로 전환시 주유소당 저장시설 및 충전시설 설치에 3억원정도가 소요됨에 따라 전체주유소의 10%를 충전소로 전환할 경우 3,000억원 정도의 추가비용이 발생할 것으로 예상됨.

#### 라. 석유유통질서의 혼란 및 주유소 경영악화 가중

○ 현재 공급능력 과잉에 따른 잉여제품 판매를 위하여 덤핑 출혈경쟁 등으로 유통질서가 극도로 악화된 상황이며, 이에 따라 정부는 부판시황 일일보고, 부판업자에 대한 불법유통 및 탈세 조사, 정유사에 자정결의서 제출요구 등 유통질서 확립을 위

한 노력을 관련 업계와 공동으로 강화하고 있는 상황임. 이러한 상황에서, LPG 사용확대로 일반유통제품의 잉여 규모가 증가할 경우 정유업계 스스로의 유통질서확립의지를 약화시켜 정책방향에 역행하는 결과를 초래할 가능성이 큼.

○ 또한, 주유소차원에서 주유소 거리제한 완화/폐지이후 주유소의 난립 및 IMF이후 수요급감에 따른 판매량 감소 및 가격경쟁으로 현재도 많은 주유소들이 도산위기에 직면하고 있을 뿐만 아니라, 주유소의 연료용 수요가 도시가스 등 청정연료의 보급확대 및 고유가에 따른 심야전기 등 저가연료 선호 추세에 따라 대체연료로 전환되는 상황에서, 차량용 수요 또한 LPG 사용확대로 수요전환/판매감소가 가속화될 경우 주유소의 부실화/도산은 명약관화함.

- 주유소는 충전소로 업종전환, 주유소/충전소 겸업 또는 부정유류(유사석유제품, 해상용 유류, 무자료 덤핑유류등)취급 및 부판점으로부터 덤핑유류 구입 등 자구책을 모색할 것으로 예상되나, 이러한 방안은 현실적으로 불가능하거나 오히려 더욱 큰 문제발생을 내포하고 있음.

#### 마. LPG공급 및 국제가격의 불안정성 문제

○ 한국 및 일본 등 아·태지역은 LPG의 주요소비지로서 수요가 지속적으로 증가될 전망이며 특히 사우디 등 중동으로부터의 수입의존도가 상당히 높은 실정임('98년도 중동의존도 : 프로판 96.9%, 부탄 90.6%)

○ 수입지역이 일부국가에 편중되어 있고 특히 사우디는 자체의 LPG수요가 증가하고 있어 공급물량이 축소되는 등 물량확보에 어려움이 예상됨.

○ LPG수요는 계절적으로 편중됨에 따라 국제가격

의 등락이 매우 크며 특히 사우디 등 공급지역의 편중으로 LPG수요가 증가할 시 국제가격의 상승 및 휘발유와의 가격역전현상도 발생함.

#### 바. 외국의 사례

○ 승용차의 연료는 어느 국가를 막론하고 휘발유가 주연료임.

※ 주요국가의 LPG자동차의 보급현황

- 일본: '90년 320,000대 → '97. 9월 300,000대 (전체보유대수의 0.4%)
- 독일: '85년 25,000대 → '97년 3,500대 (전체보유대수의 0.007%)
- 네덜란드: 전체보유대수의 7.7% (LPG자동차 보급률이 가장 높은 국가임)
- 프랑스: 전체보유대수의 0.2%
- 이탈리아: 전체보유대수의 3.2%

#### 4. 결론

○ 만약 소비자에게 자유로운 연료 선택권을 보장하려면, 현재 휘발유, 경유, LPG에 왜곡되어 부과되고 있는 교통세, 관세, 수입부과금 등 제세공과 측면에서 조세형평성 제고가 선행되어야 할 것임. 특히, 현재 정부(에너지경제연구원)에서 추진중인 에너지세제 개편작업을 통한 수송용에너지에 대한 합리적인 세계정책 수립은 에너지원간 공정한 경쟁 및 국가경제적 측면에서 매우 중요한 선결과제일 것임.

- 따라서 LPG 사용차량 변화 등에 대한 논의는 정부의 에너지원간 합리적인 세제/가격 개편작업이 확정된 후에 논의되어야 할 사항임.
- 아울러 LPG사용차량 변화를 위한 Infrastructure 구축 및 LPG 안전관리 능력 증진 등 관련제도 개선이 종합적으로 완결된 후에 추진되어야 할 것임.

○ 더불어 현행 LPG 안전 및 사업관리법 시행규칙

에서 승용차의 경우 LPG는 영업용, 장애인용, 관용 등 특정한 목적에만 사용가능함. 이러한 Positive List 특혜원칙은 특정한 분야에 대해서만 예외적으로 인정함으로써 해당분야의 편익보장 및 사회적 형평성 증진등을 도모하고자 하는 것임.

- 그러나 이러한 제도운영 취지가 왜곡되어 레저용 RV등에 이용됨에 따라 일반 승용차량 소유자의 정책불신 및 형평성 문제가 제기되고 있는 것인 바, 이러한 문제의 근본적인 해결 방안은 현재의 허용범주내에서만 이를 허용하고 기타 목적에의 이용을 철저히 단속 관리하는 것임.
- 특히 현재와 같이 RV등에서 이를 이용하는 상황이 지속될수록 반드시 보호되어야 하는 계층의 편익을 희생시키게 될 수밖에 없을 것임. ☹

#### 용어해설



#### • E-팩터

E-팩터는 Entertainment Factor(오락적 요소)의 약자이다. 미국의 미디어 컨설턴트인 마이클 울프가 최근 제안한 용어로 미래 산업은 자동차나 금융 철강 등이 아니라 엔터테인먼트(오락) 산업이 주도적으로 이끌어 나갈 것이므로 오락적인 요소가 기업 경영의 중요한 변수로 등장할 것이라는 주장이다. 현대인들은 일과 저축보다 여가와 오락에 더욱 많은 관심을 갖기 시작했으며 이런 성향은 앞으로 더욱 심화할 전망이다. 영화, 음악 비디오게임 TV, 디지털콘텐츠 등 온갖 오락물이 주된 관심사로 떠오르고 있는 것이다. 더욱이 멀티미디어와 함께 성장한 젊은 세대들이 강력한 소비자군을 형성함에 따라 오락 산업은 확장 일로를 걸을 것으로 보인다. 따라서 기업들은 소비자들의 이러한 욕구를 재빨리 파악, 발빠르게 대응해야 생존할 수 있을 것으로 지적되고 있다. 전문가들은 앞으로는 제품의 우수성만 강조할 것이 아니라 즐거움과 재미를 연상시키는 오락적 요소를 효과적으로 활용해야 한다고 조언한다.