



경유승용차 관련 백승홍의원 보도자료

9월22일부터 시작된 국정감사에서 산자위 백승홍 위원 주축으로, 환경노동위 전재희·재정경제위 김정부·건설교통위 김학송 의원 등 4명은 자료를 공동요청하고 정보를 공유키로 했다. 보도자료를 게재한다.

경유와 LPG 사이에서 오락가락 하는 정부, 제대로 된 대안 없나?

산자 환노 재경 건교 위원 4명 국감자료 공동 요청기로

산자위 백승홍 위원 주축으로 환노 전재희, 재경 김정부, 건교 김학송 위원 4명 정보공유 위해 상임위별 질의후 국감 총평 때 '종합 최적 대안' 제시키로

정부가 LPG차량 우대정책을 견지해오다 최근 경유승용차를 허용키로 하는 경유차 우대정책으로 급선회한 가운데 환경부는 독자적인 LPG차량 선호정책을 펴는 등 정부 정책이 부서에 따라 오락가락하고 있어 국회가 대책마련에 나섰습니다.

한나라당 백승홍의원은 16일 부서별 입장에 따라 제 각각 추진되고 있는 정부정책을 조율, 종합적인 대안을 마련하기 위해 이번 국정감사에서 자료의 공동요청 및 자료의 공유를 통한 종합적 최적 대안을 찾기로 했다고 밝혔습

니다.

이번 국감에서 자료의 공동요청 및 공유에 참여한 의원은 건설교통위원회의 김학송 의원, 재정경제위원회의 김정부 의원, 환경노동위원회의 전재희 의원 등입니다.

백승홍 의원을 포함한 이들 4명의 국회의원들은 각각 해당 상임위에서 공동 자료를 토대로 수송정책과 에너지정책 조세정책 환경정책에 대해 집중 질의한 뒤, 국감 마지막 날인 총평 때 4명 의원이 제시한 최적의 정책 대안을 제시하기로 했습니다.

백승홍 의원은 “정부가 좌충우돌 혼선만 빚고 있으니 국민이 심지어 국가를 떠나버리는 사태까지 맞게 됐다”고 전제하고 “비록 야당이지만 일관성 있는 정책 추진으로 국민을 안정시키기 위해 ‘공동 국감’을 추진하게 됐다고 밝혔습니다.

한편 정부는 2005년 경유승용차를 허용키로 한 가운데 환경부에서는 최근 공공기관이 소유하고 있는 경유차량을 LPG 차량으로 개조할 경우 500만원가량의 개조비를 지급하기로 해 혼선을 빚고 있습니다.

〈문제의 발단 및 환경부 질의 요지〉

환경부는 지방자치단체 및 공공기관이 소유하고 있는 1~1.5t의 경유차량을 LPG차량으로 개조할 경우 정부와 지자체가 반반씩 나누어 개조비용 500만원을 전액 지원키로 했는데,

△이는 환경개선을 빙자한 예산의 남용이라는 지적을 하지 않을 수 없다.

환경을 생각한다면 차라리 재경부 산자부와 협의해 LPG차량에 주입되는 부탄가스에 대한 특소세 인하나 보조금 지급 등 세제 혜택을 통해 LPG 차량으로 정책적인 유도를 하면 될 것이다.

△특히 대상 차량이 정부기관과 지방자치단체 및 공공기관의 차량에 한정돼 있으므로 이는 국민을 위한 정책이 아니라 정부만을 위한 정책에 불과하다. 국민이 낸 세금으로 정부의 차량을 개조하겠다는 발상은 있을 수 없는 일이다.

〈자료요구 내용〉

◎ 이런 정책 결정을 하게 된 배경과 경위 그

리고 구체적인 지원방법과 액수

◎ 경유차량의 전체 총 대수와 혜택의 대상이 되는 차량의 대수

◎ 경유차량을 20~30대 이상 보유하고 있는 민간 사업체도 혜택의 대상에 포함시킬 계획이라고 발표했는데 구체적 계획은 세워졌는지, 그리고 대상에 포함될 차량의 대수는 몇 대로 파악됐는지

◎ 급제동과 급출발이 빈번한 노선버스와 마을버스가 매연의 주범으로 인식되고 있는데 지원계획에 버스가 제외된 이유는?

◎ 노후된 중소형 경유차량을 LPG로 개조하면 매연 등 오염물질(질소산화물 일산화탄소 탄화수소) 배출량이 60%가량 줄어 들 것으로 환경부는 기대하고 있는데,

이번 지원정책으로 전국의 대기오염은 얼마만큼(몇 %) 개선될 것인지에 대한 추정치는 얼마이며 용역결과는 있는지

〈산자부 질의 요지〉

휘발유 경유 LPG 등 차량용 연료는 모두 원유의 정제과정에서 나오므로 매장량 및 도입 원가는 동일하다. 휘발유 경유 LPG의 국내가격이 다른 것은 세금 때문이다.

세금 부과 문제는 재경위에서 동료 위원들이 질의키로 했으니 논외로 하고, 에너지와 관련된 산업의 '선택과 집중' 문제를 따져보고자 한다.

질의에 앞서 우선 원유를 정제하면 LPG가 4%, 휘발유는 8.5% 경유 24.2%가 나오며 따라서 에너지원 간의 분배 문제로만 보면 경유를 많이 쓰는 것이 이상적이라는 데는 이의가

없음을 밝혀둔다. 또한 발열량과 열효율이 휘발유보다 높아 동력 에너지로써 최상이라는 데도 공감이다.

그러나 문제는 연소과정에서 오염물질이 많이 배출된다는 것이 최악의 문제점이며 이 때문에 미국과 영국은 휘발유 대비 경유가격이 미국 111%, 영국은 101%로 책정, 실질적으로는 경유사용 억제정책을 쓰고 있다.

때문에 전체 차량 대비 경유차 비율도 한국이 33%인 반면 미국은 3%, 스웨덴 8%, 영국은 19%에 지나지 않는다.

이 결과 주요도시의 대기오염도는 경유에서 나오는 미세먼지의 경우 서울이 런던 파리의 4배, 뉴욕의 2.5배 도쿄의 2배에 달해 OECD 국가의 주요도시 중 최악을 기록하고 있다.

결국 영미 선진국들은 에너지원간의 분배정책보다는 에너지 환경이기주의 정책을 펴고 있는 것으로 지적되고 있다.

그럼에도 불구하고 우리나라는 지난 5월 30일 경제장관 간담회에서 2005년부터 경유승용차 판매를 허용키로 했다.

또 지난 2000년 7월부터는 에너지 세율체계가 조정됐는데, 두 번의 정책결정이 모두 LPG보다는 경유를 우대하고 있다.

LPG 가격은 오르고, LPG 대비 경유가격은 상대적으로 내려 경유 사용을 유도하고 있는 것이다.

이는 한국을 △공해 지옥으로 만들 것이며 △최일선의 기초운송 역할을 하고 있는 택시 업계의 상대적인 부담증가와 이로 인한 물가 상승 우려는 물론 △LPG차량산업과 전반적인 LPG 산업의 위축을 가져오게 될 것이다.

실제로 에너지 세계개편전인 2000년 RV차

량 보급대수는 LPG차량이 25만9265대로 경유차량 17만2250대보다 많았으나, 세계개편이 적용된 2001년에는 LPG차량이 11만5007대로 경유차량 28만1297대 보다 적어졌으며, 2002년에는 LPG차량은 10만2052대인데 반해 경유차는 40만7572대에 불과한 것으로 나타났다. 올해 들어서는 경유차가 월 30만대 이상 늘어나고 있는 반면, LPG차는 월 5000대 수준에 머무르고 있는 것으로 나타났다.

LPG산업의 발전을 책임지고 있는 산자부의 대책은 각각 무엇인가.

△특히 자동차 업계는 지난 99년부터 산자부의 수송기계 산업정책에 따라 마을버스용 중소형 화물차용 저공해 LPG 전용엔진 개발을 추진해왔으나 이제 그 연구개발 노력이 좌절될 위기에 처했는데 산자부의 모른 척하고만 있을 것인가. 이렇게 정책의 일관성이 없어 서야 기업은 누구를 믿고 R&D(연구개발)를 수행하겠는가.

△우리나라 1400만대의 차량 가운데 현재 170만대가 LPG차량이다. 다른 나라에 비해 기형적으로 많다는 시각보다 LPG차량 산업을 어떻게 활용, 발전시킬 것인가를 '선택과 집중'의 산업전략을 모색해야 할 것이다.

특히 중국과 인도의 LPG소비가 증가할 것이라는 전망이 있는 만큼 진출방안을 적극적으로 마련해야 할 것이다.

청정연료인 LPG차량 산업에 대한 인프라가 이처럼 잘 구축돼 있음에도 이를 활용하지 않고 공해 천국으로 되돌아간다면 정책의 일관성을 포기하는 것이며, 오직 에너지 재벌인 정유업계만 혜택을 볼 뿐, 모든 국민은 피해를 입는다는 사실을 명심해 정책오류를 범하지 않도록 해야 할 것이다.

△아울러 새로운 차를 개발하려면 최소 28

개월에서 36개월이 소요되는데 현대자동차는 이미 라비타 베르나 아반떼 차종에 대한 경유차를 생산, 유럽에 판매하고 있다. 2005년의 경유승용차 허용은 현대차만을 위한 정책이라는 의혹을 비켜가기 어려운데, 대우 등 다른 자동차 회사 노조의 이 같은 주장에 대해 어떻게 해명할 것인가.

〈자료요구 내용〉

- 원유의 정제과정에서 나오는 연료의 종류와 비율
- 원유와 LPG의 도입원가 및 생산원가
- LPG의 공급구조(수입과 자체 생산 및 석유화학사의 생산량 비율)
- LPG 주요 수입국 현황
- 영국 미국등 주요국가의 휘발유 대비 경유가격표
- 주요국가의 경유차 비율
- 주요도시 대기 오염도
- 발열량과 열효율 등 연비를 고려한 연료간 가격비교표(휘발유 경유 LPG)
- 국내 총 차량대수 및 휘발유, 경유, LPG 차량 대수
- 경유 및 LPG차량의 지난 99년부터 2002년말까지의 보급대수(변동 추이), 2003년 1월부터는 월별 보급대수(8월말 현재까지)
- 경유차를 허용키로 한 2003년 5월 30일의 경제장관 감담회에서 산자부장관의 발언요지가 적힌 회의록 사본.
- 2003년 6월 23일 현대자동차가 LPG차량의 생산중단을 선언했는데, 이에 대한 산자부의 대응 방침
- 83년 이후 LPG(부탄가스)충전소의 연도

별 설치 현황

- 저공해 LPG 전용엔진 개발 추진 계획의 시작 연도와 배경 및 실적, 예산지원현황

〈재정부 질의 요지〉

휘발유 경유 LPG 등 차량용 연료는 모두 원유의 정제과정에서 나오므로 도입 원가는 거의 비슷하다. 다만 휘발유 경유 LPG에 붙는 세금의 경중 때문에 국내가격이 차이를 보이게 된다.

2000년 에너지 세제개편전의 휘발유 경유 및 LPG의 상대가격은 각각 100대 47대 26이 었으나 2001년 7월부터 세제개편이 적용돼 2003년 9월 현재 100대 60대 45 체제가 유지되고 있으며 2006년 7월에는 100대 75대 60 수준이 예정돼 있는데,

△이는 OECD가 권고하는(?) 100대 80대 51의 수준에 비해 지나친 경유우대 정책이다.

미국과 영국은 휘발유보다 경유를 비싸게 팔고 독일에서는 경유에서 나오는 매연을 독가스로 규정, 경유 사용 억제정책을 유도하고 있는데 유독 우리나라에서만 경유 사용 촉진 정책을 펴는 이유는 무엇인가.

△원유 정제과정에서 24.2%가 나오는 경유 소비를 촉진, 정유사의 경상이익을 극대화 시켜주려는 의도는 아닌지 묻지 않을 수 없다.

△지난 5월 30일 경제장관 간담회에서 경유 승용차를 허용키로 한 뒤 에너지 수급구조상의 문제를 점검하기 위해 조세연구원 주관으로 교통개발 연구원, 환경정책연구원, 에너지경제연구원이 공동 연구용역을 실시할 방침이며 결과는 내년 상반기에 나올 것으로 알려져 있다.

결과가 나온 뒤 경유승용차 허용여부를 결

정 발표해도 늦지 않았을 텐데 경유승용차 허용을 서둘러 발표한 이유는 무엇인가.

△세제개편 이후 부탄과 프로판의 특소세가 1Kg(1.71 ℓ)에 283원의 차이가 나는데 이 때문에 일부 충전소에서는 프로판을 팔고도 부탄을 판 것처럼 속여 왔는데,

산자부로부터 이 같은 자료는 넘겨받았는지, 세금 포탈 액수에 대한 추징은 어떻게 하고 재발 방지 대책은 무엇인가.

〈자료요구 내용〉

- ◎ 세제개편 이후 세수 변화
- ◎ 세제개편 이후 영업용 택시에게 지급한 보조금 현황
- ◎ 조세연구원이 주관하는 교통개발연구원, 환경정책연구원, 에너지경제 연구원의 공동 연구용역 추진 계획
- ◎ 세제개편 이후 프로판을 팔고도 부탄을 판 것처럼 속여 세금 포탈을 하고 있는데 추정되고 있는 세금포탈 액수와 추징 대책 및 재발 방지 대책
- ◎ 가정용 부탄가스에 대한 환급 내역 및 환급에 대한 문제점과 보완대책

〈건교부 질의 내용〉

경유는 원유정제 과정에서 24.2%를 차지해 얻기 쉬운 에너지원이며 열효율 또한 휘발유보다 15%가량 높은 에너지이나 문제는 공해가 많이 발생한다는 것인데

△수도권 지역의 미세먼지와 질소산화물 증가 원인은 경유차량 증가 때문인 것으로 지적되고 있으며 이로 인한 사회적 비용이 연간 10조3000억원이 발생되고 있는데 교통정책을 총괄하는 건교부의 대책은 무엇인가.

△경유차의 미세먼지 발생 규제기준이 독일 등 유럽에 비해 최고 4배까지 완화돼 있는데, 언제 이런 후진 교통정책을 벗어날 계획이며 환경과 수송을 동시에 만족시킬 대안은 무엇인가.

〈자료요구 내용〉

- ◎ 미세먼지 발생 규제기준
- ◎ 수송정책의 선진화를 위해 환경과 수송을 동시에 만족시킬 대안
- ◎ 경유차 허용이 서울 대기에 미치는 영향 분석(서울시정개발연구원 분석)