

수송용에너지가격체계 문제점 및 개편방안

LPG가격공동대책위원회는 열린우리당을 방문하여 수송용에너지가격체계 문제점 및 개편방안에 대해 설명하고 조속한 수송용에너지가격체계 개편을 건의했다.

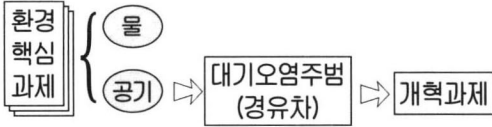
목 차

1. 현 황
2. 경유승용차 허용과 에너지가격구조개편 재논의
3. 가격조정없이 경유승용차 시판시 문제점
4. 개선방안

LPG가격공동대책위원회

전국택시운송사업조합연합회	회장 박복규
전국개인택시운송사업조합연합회	회장 김남배
대한 LPG 산업 환경 협 회	회장 정진성
한국 LP 가스 공 업 협 회	회장 남석우
한국 LP 가스 판 매 협 회	회장 김수방
한국가스판매업협동조합연합회	

현 황



싼 경유가격 → 경유차 과다 → 대기오염 심각

□ 매우 낮은 국내 경유가격

○ 주요국가의 휘발유 대비 경유가격 비교

미국	영국	독일	일본	프랑스	한국
111%	101%	80%	81%	85%	62%

○ 국내 수송용에너지 가격체계

구분	단순 가격비		연비 고려시	
	휘:경:LPG	LPG/경유	휘:경:LPG	LPG/경유
'04.7 현재	100:68:52	76%	100:51:59	116%
'06.7 계획	100:75:60	80%	100:58:72	125%

○ OECD국가의 수송용에너지 가격체계

구분	단순 가격비		연비 고려시	
	휘:경:LPG	LPG/경유	휘:경:LPG	LPG/경유
OECD회원국	100:84:44	52%	100:65:53	82%

○ 국내 경유가격이 싼 이유 및 실태

- 과거 경제개발 시기에 산업용으로 많이 사용되던 경유를 저가로 공급
- 현재는 경유의 70% 이상이 수송용으로 사용되고 있으며
- 환경문제가 선택이 아닌 필수로 인식되고 있으므로 경유 저가정책의 변화가 요구됨

□ 과도한 경유차 비율

○ 경유승용차가 허용되지 않았음에도 경유

차비율이 과다 (35%)

○ 주요국의 경유차 비율

미국	영국	독일	일본	스웨덴	한국
3%	19%	18%	18%	8%	35%

□ 매우 열악한 국내 대기질 수준

○ 인체에 치명적인 PM과 NOx가 경유차에서 발생

○ 주요 도시 대기오염도

오염물질	런던('01)	파리('01)	도쿄('01)	뉴욕('97)	한국('02)
미세먼지($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	20	20	40	28	76
NOx(ppb)	25	22	28	30	37

* 자료: 환경부

〈에너지가격체계 개편안 및 문제점〉

○ 정부안 : 2006년까지 LPG(부탄)에 대한 특소세를 704원/kg으로 단계적 인상 → 휘발유:경유:LPG간 가격비=100:75:60으로 조정

○ 문제점

- LPG차의 급증을 막기 위해 특소세 과다 부과('00대비 '06 17배 인상)
- 경유승용차 허용문제가 고려되지 않았음
- 차량연비가 고려되지 않아 경유가격이 LPG보다 저렴해짐
 - ☞ 경유차 급증에 따른 대기오염 악화 및 경유승용차 허용문제 제기

경유승용차 허용과 에너지가격구조개편 재논의

□ 허용 배경

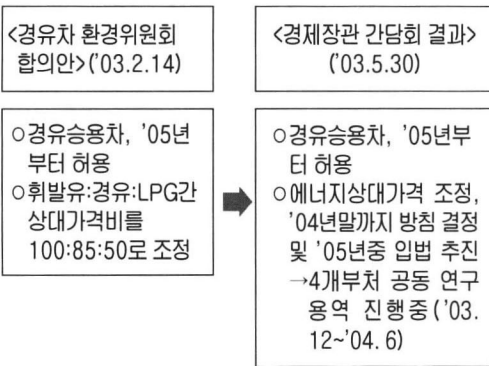
○ 현대자동차사가 경유승용차의 국내 시판을 위해 무역투자진흥 확대회의('02.5.2)

에서 허용 건의

- 경유승용차는 그동안 환경적 측면과 국내 자동차산업보호 차원에서 배기가스 기준을 엄격히 적용('00.10 대기보전법시행규칙 개정)하여 불허해 왔음
- 자동차업계에서 국내 산업보호 목적으로 배기가스기준 강화를 요구하여 반영되었던 것이었음

□ 진행 경과

- 35개 시민·환경단체, 경유승용차 허용 반대
 - 35개 시민·환경단체가 공동으로 경유승용차 문제 대응키로 결의('02.5)
 - 경유승용차 시판시 저렴한 경유가격으로 인해 휘발유/LPG차량이 경유승용차로 전이되어 대기환경 악화 우려
 - 경유승용차 허용전 선진국처럼 환경친화적으로 에너지가격체계 개편
- 경유차 환경위원회 구성, 합의안 도출



- 현대차, 승합차를 비롯, 소형 상용차와 레저용차량 등 LPG차량에 대한 생산 중단 결정('03.6.23)
- ※상대가격비 조정(100:85:50)이 경유승용차 허용의 전제조건이었음

○정부, 경유승용차 허용을 위한 대기환경보전법시행규칙 개정('03.12)

가격조정없이 경유승용차 시판시 문제점

1) 대기오염 악화

- 2000년 가격구조 개편 이후 경유 RV차량이 급증 ; 인체에 해로운 미세먼지(PM), 질소산화물(NOx) 등에 인한 도시 대기오염 심각
 - 이런 상황에서 경유승용차 허용시 대기오염 악화 가중
 - 특히 서울의 대기오염도는 OECD국가 주요도시에 비해 최하위 수준임
 - 전체 차량의 35%인 경유차가 전체 자동차 NOx의 81%, PM 100% 배출
 - 매년 미세먼지로 인한 수도권 조기 사망자수가 11,000명('03.12, 경기개발연구원)
 - 대기오염으로 인한 사회적 비용 약 27조('00기준, 환경정책평가연구원)

<경유승용차 허용시 차량간 전이율>

가격비	휘발유·LPG차량→경유승용차로의 전이율
100:75:60	70%
100:85:50	50%
100:95:55	25%

* 자료: 환경부

<RV차량 판매비율 추이>

(단위 : 천대)

구분	'00	'01	'02	'03	'04.1~3
경유	172(39.7%)	281(69.0%)	408(78.3%)	337(88.9%)	74.4(93.7%)
LPG	259(59.8%)	115(28.2%)	102(19.6%)	43(10.1%)	4.6(5.7%)
휘발유	2.2(0.5%)	11.4(2.8%)	11.0(2.1%)	4(1.0%)	0.5(0.6%)

2) 경유승용차의 폭증으로 LPG산업 몰락 (휘발유 및 LPG승용차 잠식)

○LPG차량 증가세 매년 감소 ; '00 54.4%

- '01 17.6% '02 13.8% '03 6.0%
- 현대차, LPG자동차 생산 전면 중단 (03.6 이후)
- 이런 가운데 05부터 경유승용차 판매 허용시 LPG충전업계 붕괴 우려
 - IMF를 맞아 98~01까지 LPG차량이 가장 많이 판매되었는데, 차령경과에 따른 대폐차시 경유차량으로의 전환이 확실함(06년경 대폐차 예상 차량 약 100만대)

<LPG차량 등록 추이>

(단위 :천대)

구분	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04. 6
LPG	493	786	1,214	1,428	1,625	1,723	1,762
증가율		59.6%	54.4%	17.6%	13.8%	6.0%	2.3%

- 특히 LPG충전업계 판매량의 50%를 차지하는 택시의 경유차량 전환 가능성도 배제 못함→1천1백여개 LPG충전소 무용지물→LPG산업 전체 몰락
 - 또한 개인택시는 하루 평균 300km, 회사택시는 400~500km를 운행하고 있는 상황에서 경유로 전환시 대기오염의 악화는 상상을 초월할 것이며 국민과 운전기사의 건강에도 치명적인 악영향을 미칠 것임

3) 저공해 LPG차량개발 좌절

- LPG업계는 환경부의 대기오염 개선정책에 맞춰 지난 99년부터 버스, 청소차, 마울버스, 중소형 화물차, 승용차 등의 LPG 전용엔진개발 주력
- 에너지가격체계 개편으로 청정연료인 LPG가격이 오염물질을 과다 배출하는 경유보다 경쟁력이 없어서 LPG차량 연구개발 좌절 위기

- 특히 서울·부산·대구 등 지자체에서 경유청소차를 LPG로 개조하는 작업이 한창인바, LPG가격경쟁력 확보가 시급한 과제임

4) 경유승용차 구매자 반발

- 자동차사들은 경유승용차가 2005년부터 시판되므로 통상 '04년 하반기부터 예약판매를 실시할 것이며 이런 상태에서 경유승용차를 구입한 소비자들은 추후 경유가격 인상시 정부정책 불신과 함께 거센 반발과 민원을 제기할 것임

5) 택시업계 경영 악화

- 당초 정부는 택시·화물업계 등은 세금 인상분 전액을 보조키로 했으나 택시는 '01.7~'04.7까지의 인상분 259원/ℓ 중 75%인 194원/ℓ 을, 화물은 인상분 225원/ℓ 중 73%인 164원/ℓ 정도를 보조받고 있어 막대한 손실을 입고 있음
- 교통개발연구원 운송업 제도개선방안 정책토론회 ('03.9.17)
 - 법인택시 적자:3,440억원, 개인택시 적자:1,347억원 ('02년 기준)

개선방안

- 경유승용차 허용('05.1.1)전 휘발유:경유:LPG간 가격비를 100:85:50으로 조정
 - 적정가격비

구분	휘발유	경유	LPG
산업연구원	100	80~50	44~47
환경정책평가연구원	100	84	50
경유차환경위원회	100	85	50

- 경유승용차 허용전 100:85:50으로 조정하는 것은 사회적 합의사항임

- ☞ '06년까지 100:75:60 수준으로 조정토록 돼있는 에너지 가격체계를 경유승용차 허용시 휘발유 승용차의 경유승용차로의 급격한 전이와 다목적차(특히 경유차)의 급증을 막기 위해 100:85:50 수준으로 조정키로 한 것은 환경부, 시민단체, 대기환경 관련 전문가들로 구성된「경유차환경위원회」에서 국민의 환경권을 담보로 합의한 사항임
- ☞ 100:85:50은 연비 감안시 100:66:60으로 경유와 LPG간 가격이 비슷한 수준이 되며, 이렇게 조정을 한 상태에서 소비자 선택에 맡기는 것이 합리적이라고 판단됨
→ 휘발유 10km/ℓ, 경유 12km/ℓ, LPG 8km/ℓ
- ☞ 또한 에너지가격체계 개편은 대기환경을 개선해서 국민의 건강을 보호하기 위해 정

- 부가 취해야 할 당연한 개혁과제임
- 현재 4개부처 정부 연구용역의 조속한 결과도출과 특소세법 개정이 요구됨
- '04년 하반기에 소비자에게 에너지가격 체계개편 사전홍보 필요

- 대중교통수단인 택시에는 LPG특소세 면제
- 경유가격 인상에 따른 화물업계 등의 반발 해결방안
 - 경유가격 인상은 경유차환경위원회, 정유업계, LPG업계 등 모든 이해관계 주체가 공감하고 있는 상황이며, 이에 따른 화물/버스업계 등의 반발은 현행처럼 보조금 지급 등을 통해 해결하는 것이 바람직할 것으로 사료됨

