

[특별기고]

LPG車 사용제한 완화는 시대역행



정동수

—
창원대 기계공학부 교수

LPG(부테인)는 원유 정제과정에서 나오는 부산물로 폭발 위험성이 높아 자동차연료로는 적합하지 않지만 잉여 에너지 활용과 택시운수사업 지원 차원에서 저세를 혜택을 받아 약 40년 전에 택시에 독점 사용하다가 1980년대 초반부터 사회적 약자 복지 차원에서 사용이 확대됐다. 국내 수요가 늘어나 지금은 소비물량의 70%를 수입하고 있는데도 불구하고 계속 유류세를 적게 부과하고 있어 잉여 에너지 활용이라는 본말이 전도된 실정이다.

같은 수송용 연료인 휘발유와 경유는 생산분에 비해 내수량이 부족해 절반 이상을 수출하고 있다. 지금과 같은 연료 간 세금 차이를 그대로 두고 LPG 연료 사용제한을 완화하면 제품 간 수급불균형 현상이 더욱 심화돼 국가경제 차원에서 자원 비효율적 배분에 따른 악영향이 발생할 것으로 우려된다. 게다가 일반인에게 LPG 차량을 허용함으로써 혜택 받는 국민이 많아 질수록 세수감소를 초래해 이를 나눠 부담하는 국민 세부담도 커질 수밖에 없다.

우리나라에도 올해부터 세계 최고로 강화된 유로6 환경규제가 적용되면서 LPG 차는 경유 차와 비교해 그동안 유일한 장점이었던 친환경성 면에서 격차가 거의 없어졌다.

연료소비는 거의 두 배 정도 많으며 CO2 배출량도 많다. 시대흐름에 따라 우리나라는 물론이고 선진국에서는 곧 퇴출될 가능성이 크다. 당분간 개발도상국에서 한시적으로 보급될 수 있는 차종이다.

한때 LPG 차가 없었던 선진국에서 최근 LPG 차를 일부 보급하려고 시도하고 있다. 잉여 에너지 활용 차원이다 친환경성 장점을 이용해 보려 한 것으로 결국 유로6 환경규제 등장을 계기로 LPG 차는 친환경성 장점이 퇴색하면서 반대로 연비 단점은 크게 부각돼 보급이 후퇴하고 있는 것이 현실이다. 이런 세계적 현실 속에서 우리나라가 등록 후 5년이 경과한 LPG 자동차를 전문 기사가 아닌 일반인도 사용할 수 있도록 허용하는 것은 난센스다.

안전성 또한 고려되어야 한다. 택시는 연평균 주행거리가 10만km 이상으로 5년 후에는 최소한 50만km에 달한다. 이를 고려하면 국민 안전은 안중에도 없고 에너지산업 균형발전이라는 미명 아래 LPG 관련 업계 장기 독점권을 유지하도록 도와주는 꼴이 된다. 지금은 미래형 자동차 기술발전 경쟁력을 확보해 일자리 창출에 힘써야지 선진국에선 사라져가는 개도국형 LPG 자동차에 미련을 갖고 머뭇거리면서 골든타임을 놓치는 우를 범할 수 있다.

우리 정부는 현행 LPG 사용제한 규제 전면폐지 또는 대폭완화를 추진할 것이 아니라 오히려 낮은 감이 있지만 지금이라도 한시 바빠 환경오염 비용 측면에서 환경성이 개선된 연료는 상대세액을 낮추고 환경성 장점이 사라진 LPG와 CNG 세금은 인상함으로써 우리나라 자동차는 물론이고 에너지 산업이 세계 시장에서 경쟁력을 갖도록 하는 것이 필요하다.

(다음호에 계속) ◆