

경유 · LPG, 세제 지원 “신경전”

경유, 클린디젤 친환경성 향상 주장 ... 오염물질 배출문제 해결못해

클린디젤 자동차가 차세대 그린자동차로 떠오르면서 디젤유(경유)와 LPG(액화석유가스) 관련기업들의 세제 지원 여부를 두고 신경전을 펼치고 있다.

경유는 연비는 좋지만 공해물질을 많이 배출하는 것으로 평가돼왔으나 클린디젤 엔진기술이 개발되고 품질까지 개량되면서 청정연료로 통하는 LPG보다 오염물질 배출이 오히려 적어졌다는 것이 정유기업들의 주장이다.

에너지관리공단에 따르면, 소나타의 이산화탄소(CO₂) 배출량은 경유 모델이 194g/km로 LPG 모델보다 2g 적지만 토스카는 경유 모델이 206g/km로 LPG 모델보다 5g 많게 나타났다.

모델별로 약간의 차이가 있지만 2가지 연료의 친환경성이 거의 비슷한 수준이 된 것이다.

따라서 정유기업들은 경유에 부과하는 세율을 조정해 경유자동차 보급을 확대해야 한다는 논리를 펴고 있다.

6월28일 국회 의원회관에서 열린 국회 클린디젤 포럼 발족식을 계기로 정치권에서도 비슷한 공감대가 형성되기 시작했다.

LPG는 친환경 연료라는 인식과 상대적으로 싼 가격에 힘입어 택시를 중심으로 자동차 시장에서 점유율을 꾸준히 높여 현재 전체 자동차의 14% 정도가 LPG를 연료로 사용하고 있다.

LPG 수요가 확대됨에 따라 2009년에는 LPG 내수의 61%가 수입된 반면 경유는 초과 생산된 탓에 48%를 수출했다.

이에 대해 정유 관계자는 “LPG의 국제가격은 점차 높아지는 데 수입량이 증가하고 있고 경유는 남아돌아 절반을 수출하는 현상이 벌어지고 있다”며 “LPG 자동차의 비율이 비정상적으로 높고 세제 지원이 불균형적이기 때문”이라고 주장했다.

그러나 LPG 공급기업들은 클린 디젤자동차가 경유자동차보다 오염물질을 덜 배출하긴 하지만 여전히 LPG보다는 환경적 측면에선 뒤떨어진다고 반박하고 있다.

특히, LPG 자동차에서 거의 나오지 않는 질소산화물(NOx)은 경유 자동차의 태생적인 약점이고, 미세먼지(PM10)나 초미세먼지(PM2.5) 역시 클린디젤 자동차가 해결하지 못한 문제라는 것이 LPG 관련기업들의 주장이다.

아울러 LPG가 경유에 비해 더 많은 세제 혜택을 본다는 정유기업들의 주장도 설득력이 떨어진다고 지적했다.

석유공사에 따르면, 경유 가격 대비 세금비중은 한국이 46.7%로 경제협력개발기구(OECD) 평균인 48.1%보다 낮은 반면, LPG는 35.7%로 OECD 평균치인 27.3%보다 높은 것으로 나타났다.

LPG 관계자는 “정유기업들이 클린디젤을 앞세워 LPG의 친환경성을 깎아내리면서까지 해외시장보다 판로개척이 쉽고 안정된 내수시장을 확대하려는 것 같다”며 “경유 품질에 경쟁력이 있다면 오히려 수출비중을 늘리는 것이 국가경제에 더 이바지하는 것 아니냐”고 주장했다. <저작권자 연합뉴스 - 무단전재 · 재배포 금지>

<화학저널 2010/07/05>