

PROPOSAL

바이오디젤 유통 관련 정유업계 입장

대한석유협회

1. 해외에서 수입한 원료로 제조한 바이오디젤(수입 완제품 포함)에 대해서는 석유류에 부과되는 것과 같은 수준의 공적의무 부과가 필요합니다.

바이오연료유를 도입하는 목적은 1) 석유 수입을 대체함으로써 무역수지를 개선하고 2) 에너지 생산을 국산화함으로써 에너지 해외 의존도를 줄이는데 있다고 할 것입니다.

이를 위해 석유연료에 비해 다소 경제성이 부족하더라도 국내에서 생산되는 바이오연료유에 대해서는 국내 농민 보호 및 농촌경제 활성화 차원에서 정책적인 배려를 할 수 있을 것으로 생각합니다.

그러나, 바이오유는 국내에서 생산되는 양이 소량에 불과하며 그 대부분을 해외에서 수입하고 있는 실정이며, 정부에서 국내 연료용 유채제배 등에 대한 지원에 나서고 있으나 단시일내 원료 자급은 불가능하며 대량 생산이 가능하더라도 현재의 비용 구조로는 외국산 원료와는 경쟁력을 가질 수 없는 상황입니다.

그러므로 단순히 석유·가스를 대체한다는 이유로 바이오디젤 수입 완제품 및 수입한 원료로 생산한 바이오디젤에 대해 석유류에 부과되는 공적의무(비축, 부과금 등)를 면제할 경우 국가적으로도 에너지 해외 의존도가 개선되지 않을 뿐만 아니라, 농촌 경제 활성화

는 물론 국민경제에도 아무런 도움이 될 수 없을 것입니다.

석유류에 높은 세금 및 공적의무가 부과되고 있는 현실에서 해외에서 수입하는 원료로 만든 바이오디젤에 공적의무 면제 혜택 등을 부여할 경우 이는 석유제품에 대한 명백한 역차별이라고 생각되므로,

국내 원료로 생산된 바이오디젤에 대해서는 별개로 하더라도 수입한 원료로 제조한 바이오디젤에 대해서는 석유류와 동등한 공적의무를 부과하는 것이 바람직하다고 사료됩니다.

2. 바이오디젤 도입여부는 시장 자율에 맡겨져야 하며, 바이오디젤의 도입을 장려하기 위해서는 정유사의 바이오디젤 취급에 따른 인센티브 부여를 적극 검토하여 주시기 바랍니다.

자유시장 경쟁 체제에서 바이오디젤 도입에 따른 경제성이 있으면 자발적으로 기업들이 시장에 참여할 것이며, 만약 정부가 정책적인 목적으로 반드시 바이오디젤을 도입하여야 한다면 바이오디젤 도입/취급에 따른 적절한 인센티브 부여함으로써 업계가 자율적으로 시장에 참여하도록 만드는 것이 바람직하다고 판단됩니다.

3. 자동차 회사들이 수용할 수 있는 규격을 반영하여 바이오디젤 규격을 도입하여 주시기 바랍니다.

현재 시범유통중인 BD20의 경우 일부 커먼레일 엔진 차량에서 운행중 시동이 꺼지는 현상이 발생했고 저온유통성이 열악하여 동절기에 시동이 잘 걸리지 않고 연료분사 장치에 찌꺼기가 많이 생기는 등 여러 문제점이 발견되고 있으며 연료분사장치 제조사들도 2004.6월 적합하지 않은 연료의 사용으로 인한 제품 불량이나 문제점의 법적 책임을 수용하지 않겠다고 발표한 상황입니다.

또한 미국에서도 품질상의 이유로 BD20을 경유 규격에 포함시키지 못하고 있으며, 유럽 역시 시행 착오와 많은 논의 끝에 2004년에 들어와서야 BD5 도입을 자동차업계에서 수용한 상황입니다.

이러한 점을 감안할 때 신재생에너지 보급을 위한 정부의 목표달성을 위해 바이오디젤 보급이 꼭 필요하다면 국내 자동차회사들이 수용할 수 있는 규격이어야 할 것이며, 해외에서도 검증되어 유통되고 있는 규격으로 도입하여야만 소비자 불만 등 향후 문제 발생 소지를 줄일 수 있을 것입니다.

4. 바이오디젤 제조사 및 자동차업계의 품질 보증이 선행되어야 합니다.

현행 산자부 고시(제2005-55호)에서는 BD20에 대한 차량 손상 등의 손해발생에 따른 변상을 위하여 바이오디젤 생산업자가 별도의 생산물 배상책임보험에 가입하도록 되어 있습니다.

하지만 개별 정유사의 상표가 표시된 주유소에서 판매되고 있기 때문에, 상기와 같은 품질 문제 발생 시, 소비자는 바이오디젤 제조업체가 아닌 정유사 및 주유소를 상대로 보상을 요구할 가능성이 높은 상황입니다.

제조물 책임법(PL법)에서는 “제조업자가 당해 제조

물을 공급하지 아니한 사실을 입증한 경우 손해배상의 책임을 면할 수 있다.”로 책임을 규정하고 있으나, 바이오디젤 혼합유는 일반 경유에 BD100이 소량 포함되기 때문에 PL법상에서도 책임 소재를 명확히 구분하기가 어려운 상황입니다.

또한 자동차업계도 BD5에 대한 품질을 보증하고 있는 듯 하나 이를 문서화하고 있지는 않고 있습니다.

따라서 BD혼합유의 품질로 인한 고객 피해가 발생하는 경우에 대비하여 주유소와 BD제조업자간 품질 책임의 범위 및 자동차업계의 바이오 혼합유 사용차량에 대한 품질보증의 범위를 확정하여 공지하는 방법 등을 통해 소비자의 권리를 보호하는 방안을 마련하여 주시기 바랍니다.

5. 바이오연료유 부정유통 근절 법제화 방안을 마련해 주시기 바랍니다.

현재 BD5, BD20 등은 석유및석유대체연료사업법에 바이오혼합연료유로 규정, 관리되어 있으나 순수한 바이오디젤(BD100)은 신에너지및재생에너지개발·이용·보급 촉진법에 바이오에너지로만 규정되어 있어 부정 유통시 규제할 수 있는 근거 자체가 없는 상황입니다.

우리나라는 석유제품에 부과되는 세금비중이 높기 때문에 현재도 세금 포탈을 노리는 유사석유제품 난립이 심각한 상황인데 향후 경유세금의 지속적인 인상으로 노상판매 등의 불법 배합/유통이 확산될 가능성을 배제할 수 없습니다.

따라서 부정 유통을 미연에 방지하기 위해 과세 후 용도증명 및 사후 환급하는 제도마련이 필요하다고 생각되며 궁극적으로는 석유및석유대체연료사업법상 바이오연료유(BD100)도 관리대상에 포함시키는 것이 바람직 할 것으로 사료됩니다. ☺