

# Auto/Oil Program 관련건의

우리 정유업계는 최적품질의 석유제품을 적기에 공급함으로써 대기환경오염 저감을 위해 최선의 노력을 경주해 오고 있습니다.

금번 환경부에서 추진계획중인 「2000년 대비 자동차용 엔진 및 연료품질의 개선을 위한 배출가스 실차 시험」은 자동차엔진성능의 최대화와 자동차 배출가스의 오염물질 최소화를 추구해 온 자동차업계 및 정유업계에 공히 많은 도움을 가져올 것입니다.

그런데 동 프로그램의 사업비를 양 업계가 공동분담함에 있어서 아래와 같은 사유로 정유업계가 보다 많은 비용을 분담한다는 것은 바람직하지 않은 것으로 사료됩니다.

첫째 : 정유산업은 전통적으로 산업의 전분야에 걸쳐 정부의 강력한 규제가 적용되고 있는 바, 가격은 현재도 국제가 연동방식에 의한 최고가격고시제(하향자유화)를 적용하고 있고, 특히 『세후 10% 범위내』로 이익규제를 받고 있으나 자동차업계는 판매가격이 자

유화되어 있을 뿐 아니라 이익규제도 받고 있지 않아 정유업계보다 유리한 입장인 것으로 사료됩니다.

둘째 : 업계의 규모면에서 볼때에도 정유업계는 석유화학, 전력부문 등을 모두 합해도 연간매출액이 자동차업계에 비해 월등이 작으므로 부담능력상의 형평을 고려하여야 할 것입니다. 더욱이 『연료』와 『자동차의 운행』이 직접적으로 대기오염에 미치는 영향을 감안하여 정유업계의 휘발유, 경유 국내매출액과 자동차업계의 국내매출액을 비교하면 더욱 현격한 격차가 발생합니다.

셋째 : 국내석유제품의 품질, 규격은 미국, 일본 등의 선진국과 비교시 거의 대등한 수준입니다. 우리나라는 MTBE, 벤젠규격을 일본보다 앞서 규제하기 시작했고 특히 현재까지도 일본에서는 방향족규제를 실시하지 않고 있습니다. 또한 산소함량의 경우 일본은 1.27wt% 이하로 규제하고 있는데 반해 미국에서는 2.0wt% 이상으로 규제하고 있어 선진국간에도 기준이 상이한 실정입니다.

따라서 정유업계는 상기 프로그램의 원활한 추진을 위하여, 양 업계의 총매출액 비율을 적용, 총 사업비의 40% 수준을 정유업계가 부담하는 의견을 제시하고자 합니다.

아울러 최고판매가격규제를 받고 있는 정유업계의 입장을 감안하여 정유업계가 분담하게 되는 비용에 대하여는 국내 석유제품가격 안정시 반영될 수 있도록 통상산업부에 협조 요청하여 주실 것을 건의합니다. [끝]