

# 세녹스 유통근절 추진 상황 및 대책



고영균

산업자원부 석유산업과 사무관

## 1. 배경 및 추진 상황

- 전남 영암 소재 (주)프리플라이트는 금년 6월이 후 전국 11개 주유소에 유사석유제품인 세녹스를 휘발유의 첨가제이고, 대체에너지라고 주장하면서 자동차연료로 1리터당 990원에 시판하였으며 이는 국내 휘발유가격이 1리터당 1,300원보다 300원정도 싼 값으로 국내시장에 급속히 확산되었다.
- Cenox는 한국석유품질검사소에서 그 성분을 분

석한바, 석유제품인 용제(Solvent)에 석유화학제품인 톨루엔(Toluene) 및 메틸알콜(Methyl Alcohol)을 혼합한 석유화학제품으로 석유사업법상 자동차용 휘발유품질기준에도 미달하는 유사 휘발유이다.

석유품질검사소 검사결과

항목	옥탄값	증류성상(℃)	증기압(KPa)	색상	산소함량(%)
휘발유	91~94	70이하	44~70	노란색	0.5~2.3
세녹스	89	72	29	무색	0.1미만

○ (주)프리플라이트측은 세녹스가 환경부 산하 국립환경연구원에서 대기환경보전법령의 근거로 자동차용 연료 첨가제의 환경기준에는 일단 적합 판정을 받아 첨가제라고 주장하나, 산업자원부는 별첨의 쟁점사항분석에서 구체적으로 언급한 바와 같이 석유사업법시행령 제30조에서 “유사석유제품은 조연제·첨가제 기타 명목을 불문하고 자동차용 연료로 사용되어 질 수 있는 것으로 석유사업법 제26조에 해당되는 것”으로 세녹스가 유사휘발유에 해당되어 지자체등 관계기관에 엄정하게 단속하도록 조치하여 해당 지자체는 세녹스를 판매한 주유소에 대한 행정처분(사업정지 3월 또는 5천만원의 과징금)을 하였으며, 산업자원부는 제조업체에 대하여 석유사업법 위반으로 검찰에 고발하였다. 한편, 휘발유에 부과하는 교통세등과 동일한 세금을 유사석유제품인 세녹스에 부과하도록 국세청에 통보하여 국세청에서도 세녹스에 대한 교통세등을 징수기로 결정하였다.

## 2. Cenox의 성상 및 문제점

○ 금번 주유소에서 판매한 세녹스는 한국석유품질검사소에서 성분을 분석한 바, 시료마다 다소 차이는 있으나, 대체적으로 용제(Solvent) 60%, 톨루엔(Toluene)등 방향족 30%, 천연가스에서 추출한 메틸알콜(Methyl Alcohol) 10%로 구성되어 있으며, 대기환경측면에서는 별 문제가 없는 것으로 나타나, 환경부에서는 “첨가제”로 적합하다고 판정하였으나, 자동차 성능측면에서 휘발유 성능기준중 옥탄값, 증기압, 증류성상, 색상, 산소함량이 기준에 미달되었으며, 이러한 기준미달제품을 자동차용 연료로 사용시 연료계통고장, 연비저하, 엔진시동 불량 등 결함발생이 우려된다.

- 옥탄값 미달 ; 엔진점화불량
- 증기압 미달 ; 차량시동불량, 엔진떨림현상
- 증류성상 미달 ; 시동불량, 출력·연비불량, 가속성저하, 퇴적물생성
- 색상불량 ; 다른 연료 및 면세유 등과 식별곤란
- 산소함량 미달 ; CO배출, 매연배출, 시동불량

○ 일본에서는 이와 유사한 알콜연료를 '86년부터 “粗悪ガソリン”(유사휘발유)이라는 명칭으로 자동차 연료로 사용하고 있으며, 이는 톨루엔, 솔벤트 등에 알콜과 옥탄가 상승제를 혼합·제조한 제품으로 일반주유소가 아닌 알콜연료 전문판매점(약 280개소)을 통해 유통하고 있으며, 판매회사는 한국·말레이시아·싱가포르 등에서 수입하여 전문판매점에 공급하여 사용하고 있으나, 최근에 이러한 알콜연료 사용으로 인한 문제점으로 ①휘발유와 같게 사용되에도 가솔린세 면세(또는 저세율)혜택으로 세부담의 형평성 논란, ②자동차용 연료로 사용으로 인한 차량사고 발생보고가 잇따라, 일본정부(경제산업성·국토교통성)는 “알콜연료 안정성평가위원회”를 구성, 안전성 평가후 위 문제점을 인정하고 소비자의 주의를 촉구하는 대국민 홍보문을 지난 2002. 4. 25에 발표한 바 있으며, 이 문제를 해결하기 위해 현재 한국의 유사휘발유 품질관리제도를 조사중인 것으로 알려지고 있다.

- 일본의 알콜연료 사용으로 인한 사고 발생 현황
  - 연료계통의 알루미늄제 부품 부식 등 (발생보고 35건)
  - 연료계통의 고무부품 팽창 초래 (발생보고 8건)
  - 공인 연비 이상발생 (발생보고 9건)
  - 엔진 시동불량 등 (발생보고 7건)
  - 계기량에 악영향 및 화재시 대응곤란 등

### 3. 법적·정책적 성격

항목	(주) 프리플라이트 주장	산자부(석유산업과) 입장
Cenox는 알콜연료	Cenox는 알콜연료이고, 알콜은 석유제품이나 석유화학 제품이 아니므로 석유사업법 대상이 아니고, 따라서 유사 석유제품도 아니다.	용제(석유제품)+톨루엔(석유화학제품)+메칠알콜(석유화학제품)로 구성되어 있고, 자동차용 연료로 사용될 수 있으므로 유사석유제품에 해당
Cenox는 첨가제	환경연구원은 “Cenox가 첨가제로 적합하다”는 인정을 했고, 우리는 연료가 아닌 첨가제로 40%만 판매했다. 첨가제는 석유사업법으로 규제 할 수 없다.	석유사업법 26조는 “첨가제 등 명목 여하를 불문, 석유제품과 석유 화학 제품을 혼합·제조하여 자동차연료로 사용할수 있는 제품은 유사석유제품”으로 규정
주유소 판매의 규제	주유소에서 석유제품이 아닌 Cenox를 판매한 것은 주유소에서 생수를 판매한 것과 같으므로, 석유사업법에서 규제할 수 없다.	석유사업법시행령 제32조에 따라 주유소에서 휘발유·등유·경유외의 제품을 판매시, “석유유통질서 저해행위”로 규제됨 단 법의 목적(제1조)상 석유유통 질서에 전혀 무관한 행위는 그렇지 않음. (예 : 생수판매)
전문 판매점	Cenox를 주유소에서 주유기를 통해 판매한 것이 문제가 된다면 주유소에서 비닐통에 넣어 판매하거나, 주유소 아닌 별도의 판매점에서 판매하겠다.	유사석유제품은 어디서 어떤 형태든지 제조·유통·판매·보관이 금지
대체에너지 육성	Cenox가 석유소비를 대체하므로 대체에너지인데, 자원 빈국에서 오히려 정책적으로 지원해야 마땅하다.	구성성분(솔벤트·톨루엔·메칠알콜)중 어느것도 대체에너지법상 대체에너지에 해당안됨. 3가지 모두 원유·석유에서 추출되므로 석유를 대체하지 않음.
일본의 상황	일본에서도 알콜연료를 사용하는데, 우리도 전향적으로 알콜연료에 관심을 가져야 한다.	일본도 알콜연료사용에 따른 문제점이 확인되어 정부가 대책 마련 중.

### 4. 향후 대책

○ 해당 지자체는 2002. 9. 15일 현재 세녹스를 판매한 13개 주유소중 10개 주유소에 대하여 사업정지(3개월) 또는 과징금(5천만원) 부과 등 행정처분을 완료했고, 나머지 주유소에 대하여도 행정처분이 조만간 완료될 예정임에 따라 2002. 9월 현재, 주

유소에서의 세녹스 판매행위는 대부분 중지되었고, 제조업체는 향후 세녹스 제조·판매가 불가능할 것으로 전망된다.

○ 환경부는 첨가제의 혼합비율을 2% 이내로 하기로 지침을 시달한 바 있고 세녹스를 첨가제로 인정할 기준조치(2001. 7. 13)에 대한 문제점 검토 및 제도개선을 위하여 관련법령 개정을 추진중에 있음

며, 한편 국세청(목포세무서)은 제조업체에서 세노스를 판매한 물량에 대하여 휘발유와 동물의 세금을 부과하는 등 정부의 엄정한 대응조치로 세노스의 판매행위가 중지될 것으로 예상된다.

- 금번 세노스를 온건하게 처리할 경우 대체에너지 주장에 의한 정책혼선, 법적인쟁기간을 이용한 부당이익, 유사석유제품 단속의 무력화 등 비슷한

사례의 급속확산이 예상되므로 앞으로도 정부는 휘발유가 고율(70%)의 세금과 품질·상표·계량의 식별근단으로 전통적으로 유사제품의 제조·유통 유혹이 매우 큼에 따라 세노스와 같은 유사석유제품을 단속함에 있어 원칙적으로 강경 대응할 방침이며, 제조업체인 (주)프리플라이트가 추가적인 세노스 제조·판매 행위를 할 시에는 강력 대응할 방침이다.

[첨부]

**Cenox 관련 쟁점사항 분석**  
**【(주)프리플라이트측 주장에 대한 답변】**

1. 알콜이 법적으로 석유제품 또는 석유화학제품인지 아닌지는 불분명하다. 세노스는 알콜에 톨루엔이나 용제를 섞은 것이므로 석유사업법 제26조에 열거된 ①석유제품+다른석유제품, ②석유제품+석유화학제품, ③석유화학제품+다른석유화학제품 중 어느 것에 명백하게 해당된다고 볼수 없다. 따라서 세노스를 석유사업법 26조를 근거한 유사석유제품으로 볼수 없다.

답) “석유화학제품”의 정의가 현행법령에 명백하게 나와있지는 않다. 헌법재판소 결정에 의하면 “석유화학제품이란 석유에서 화학적 공정과정을 거쳐 추출되는 제품” 또는 “석유에 일정한 화학반응이 가해져 만들어진 제품”이라고 정의하고 있다.(헌법재판소결정 2001헌가6, 2001헌가7)

석유사업법 제2조(정의)는 석유를 “원유·천연가스 및 석유제품”으로 정의하므로, 이를 종합하면 “석유화학제품이란 원유·천연가스·석유제품에서 화학적 공정과정을 거쳐 추출되는 제품”이라고 재정의 할 수 있다.

세노스에 대한 한국석유품질검사소의 성분분석(2002. 6. 21)에 의하면 ①LNG에서 추출된 메틸알콜(Methyl Alcohol)과 ②석유에서 추출된 용제(Solvent)와 ③석유에서 추출된 톨루엔(Toluene) 등을 10 : 60 : 30정도의 비율로 섞은 것으로 나와있다. 따라서 3가지 성분 모두 석유화학제품에 해당한다. 즉 세노스는 석유화학제품에 다른 석유화학제품을 섞은 것으로 석유사업법 제26조의 유사석유제품에 해당한다.

2. 알콜이 석유화학제품이라는 것이 법적으로 근거가 없고, 화학사전에 어떤 것은 석유화학제품으로 어떤 것은 석유화학제품이 아닌 것으로 나와있다. 즉 알콜이 석유화학제품인지가 불분명하므로, 이를 근거로 세노스가 석유화학제품에 석유화학제품을 혼합한 것으로 보아 단속하면 안 된다.

답) 알콜은 에틸알콜(Ethyl Alcohol)과 메틸알콜(Methyl Alcohol)로 대별되는데, 메틸알콜은 석유를 원료로 석유화학공정을 통하여 추출되므로 명백하게 석유화학제품에 해당한다. 에틸알콜은 석유를 원료로 석유화학공정을 통해 추출되는 경우와 곡식을 발효하여 추출되는 2가지 경우가 있다.

“석유화학제품이란 원유·천연가스·석유제품에서 화학적 공정과정을 거쳐 추출되는 제품”으로 정의되므로 에틸알콜의 일부, 즉 술(酒)은 석유화학제품으로 볼 수 없다. 그러나 석유가 원료가 되는 메틸알콜의 전부와 석유에서 추출된 에틸알콜은 석유화학제품에 해당한다. 세노스에 포함된 알콜은 메틸알콜로서 천연가스에서 추출된 것이다. 따라서 세노스에 포함된 알콜은 석유화학제품에 해당한다.

3. 석유사업법 26조에 나와있는 것은 유사석유제품의 예시규정으로 볼수 없다. 시혜법규라면 예시로 해석될 수 있으나, 민주국가에서 단속법규는 예시로 해석할 수 없다. 명백하게 단속의 근거가 있어야만 단속이 가능하다.

답) 석유사업법 26조는 유사석유제품을 “석유화학제품에 다른 석유화학제품을 혼합하여 자동차용 연료로 사용되어질 수 있는 것”으로 명백하게 규정하고 있다. 예시가 아니라 명백한 단속의 근거가 된다.

4. 우리(프리플라이트)는 국립환경연구원에서부터 “세녹스가 첨가제로 적합하다”는 인정을 받았고, 세녹스를 유사석유제품이 아니라 첨가제로서, 자동차연료탱크 용량의 40%만 판매했다. 산자부가 첨가제를 단속하는 근거가 있는가?

답) 현행법상 산자부는 첨가제 자체에 대해 단속을 하지 않는다. 환경부는 환경측면에서 첨가제가 유해한지 여부를 판단한다. 세녹스가 국립환경연구원에서부터 환경에 유해하지 않다는 인정을 받은 것은 인정한다. 그러나 석유사업법시행령 제30조에 의하면 “유사석유제품은 조연제·첨가제 기타 명목여하를 불문하고 자동차용 연료로 사용되어 질 수 있는 것으로 석유사업법 제26조에 해당되는 것”으로 본다. 따라서 첨가제가 그 자체로 자동차용 연료로 사용되어 질 수 있고 석유사업법 제26조(석유제품과 석유화학제품 등이 섞인 것)에 해당한다면 유사석유제품에 해당한다.

한편, 국립환경연구원의 검사결과에 대해서는 논란의 여지가 있다. 그 검사의 법적 근거가 되는 대기환경보전법 제2조는 첨가제를 “자동차의 연료에 소량을 첨가함으로써 자동차 성능을 향상시키거나 배출물질을 저감시키는 화학물질로서 환경부령으로 정하는 것”이라고 정의하고 있다. 즉 ①연료에 “소량”을 첨가하여야 하고, ②“환경부령으로 따로 정한 첨가제에 해당되어야” 한다. 국립환경연구원의 검사결과는 “전체 연료의 40%를 첨가제로 혼합하는 것”으로 인정하였고, 또 환경부령으로 정한 8가지 첨가제의 종류중 어떤 첨가제로 인정하였는지는 검사결과에서 밝히지 않고 있다. 이 두 가지 점에서 세녹스가 첨가제로 적합하다는 국립환경연구원의 인정은 문제가 있다고 볼 수 있다.

그렇지만 국립환경연구원의 인정에 문제여부는 “세녹스는 유사석유제품”이라 결론에는 아무런 영향을 주지 않는다. 단지 프리플라이트가 유일한 근거로 주장하는 “환경부로부터 첨가제로 인정받았다”는 주장에 흠이 있음을 밝히려는 것이다.

재경부에서도 세녹스와 성분이 유사한 LP-power라는 화학물질에 대해서 “유사휘발유에 해당하며 교통세의 과세대상이 된다”고 밝힌바 있다.(2001. 11. 질의회신) 재경부는 이 회신에서 휘발유와 혼합비율이 최대 40%인 점과 이 제품이 단독으로 자동차연료로 사용이 가능한 점을 감안하면 이를 연료첨가제라고 보기 어렵다고 설명하고 있다. LP-power도 메틸알콜, 톨루엔, 크실렌, 나프타를 합성한 화학제품으로, 세녹스와 마찬가지로 연료첨가제라고 주장했었다.

5. 알콜연료는 석유제품이 아니다. 석유제품 아닌 것은 주유소에서 자유롭게 판매할 수 있다고 본다. 주유소에서 라면이나 장갑도 팔고있지 않는가? 주유소에서 알콜연료를 주유기를 통해 판매하는 것이 문제라면 주유기 없이 비닐통으로 판매하면 무슨 문제가 되는가? 나아가 알콜연료를 주유소 아닌 별도의 판매소 등을 설치하여 판매하면 석유사업법과 관련이 없는 것이 아닌가?

답) 석유사업법시행령 제2조(정의)에서 “주유소는 휘발유·등유·경유를 고정된 주유설비에 의해 실소비자에게 직접판매하는 석유판매업소”라고 정의하고 있고, 시행령 제32조(석유유통질서저해행위)는 제2조의 규정에 의한 석유판매업자별 영업범위 또는 영업방법을 위반하여 석유제품을 공급하는 행위라고 규정하였다. 즉 주유소가 석유유통질서저해행위에 해당되지 않으려면 ①휘발유·등유·경유를, ②고정된 주유설비를 통해, ③실소비자에게 ④직접판매해야 한다. 이는 ①, ②, ③, ④를 동시에 충족해야 한다는 뜻이다. 하나라도 충족을 못하면 석유유통질서저해행위에 해당한다. 단, 석유사업법 제1조(목적)에 비추어 석유수급 및 가격안정과 석유제품의 품질확보에 전혀 관계가 없는 행위는 유통질서저해행위라고 보지 않는다. 예를 들어 주유소에서 라면이나 장갑을 판매하는 행위는 ①, ②, ③, ④중 몇 가지를 위반하는 것이 되지만 석유유통질서 저해행위로 볼 수 없다.

알콜연료는 일단 유사석유제품이므로 알콜연료를 주유소·전용판매소·기타의 장소에서 어떠한 방법이든 자동차연료로 판매하는 것은 모두 석유사업법위반이 된다. 알콜연료를 자동차연료가 아닌 보일러 등에 사용시에는 그 자체로 석유사업법 제26조의 유사석유제품에 해당되지 않는다. 이때 품질·환경·안전문제는 별개의 문제다.

6. 법을 떠나 정책적으로 봐도 세녹스가 국제적으로 공급이 불안한 석유를 대체하는데, 정부가 대체에너지로 오히려 육성해야 하지 않는가?

답) 대체에너지개발및이용·보급촉진법은 대체에너지를 “석유·석탄·원자력·천연가스 아닌 에너지로 다음 각호에 1에 해당하는 것”이라고 정의하고 각호의 1을 9가지로 열거하고 있다. 여기에 세녹스는 열거된 각호의 1에 해당되지 않고, 세녹스의 구성성분(메틸알콜·톨루엔·솔벤트)중 어느 것도 각호의 1에 해당되지 않는다. 따라서 법적으로 세녹스는 대체

에너지가 아니다.

현행법을 떠나서 에너지안정공급이라는 정책적 관점에서 판단할 경우 대체에너지를 “석유를 대체하는 모든 에너지”로 넓게 해석할 수도 있다. 즉 석유공급의 불안정성을 전제로 석유를 대체하는 원자력·석탄·수력 등을 모두 대체에너지로 보아 정부가 정책적으로 육성해야 한다는 주장이 가능하다. 이 경우도 세눅스는 구성원료 3가지가 모두 석유에서 추출되므로 넓은 의미의 대체에너지에 포함될 수 없다. 따라서 세눅스는 어떤 입장에서 보더라도 대체에너지가 아니고, 육성의 대상이 되기 어렵다.

7. 일본 등 외국에서 알콜연료를 사용하고 있는데, 우리도 보다 전향적으로 알콜연료에 대해 정책적 관심을 가져야 하지 않는가?

답) 브라질, 일본 등에서 알콜연료를 일부 사용하고 있는 것은 사실이다. 브라질의 경우 사탕수수에서 추출된 에틸알콜을 사용하며, 일본은 석유화학공정에서 추출된 메틸알콜을 사용한다. 그러나 기본적으로 같은 세금을 낼 경우 대량생산되는 일반 석유제품에 비해 경쟁력이 없어 극히 일부지역에서 제한적으로 사용되고 있다. 나아가 세눅스와 성분이 비슷한 알콜연료를 사용하는 일본의 경우 차량화재, 고장발생 등으로 사회문제가 되고 있다. 즉 메틸알콜이 포함된 알콜연료를 자동차연료로 사용시 연료탱크, 연료파이프 등에 부식이 발생하고, 연료호스, 연료필터 등의 고무 또는 접착제의 열화로 인한 누유(漏油), 화재의 원인이 되고 있다고 보고되어 있다.(일본 燃料油脂新聞 '97. 9. 1자)

다른 일본의 연구조사에 의하면 알콜연료는 NOx 와 알콜산화물(알데히드類)의 대기중 배출을 크게 증가시키는 것으로 보고되어 있다.(일본 全國石油協會) 요약하면 알콜연료가 자동차기계장치·안전·환경에 문제가 없다는 것이 증명되지 않았다. 따라서 정부는 이것이 증명되기 전에 시판을 허용하기는 어렵다. 알콜연료는 우선 대체에너지도 아니고 신기술이 접목된 새로운 에너지원도 아니며 명백한 유사석유제품이고, 제품가격의 70%에 달하는 조세를 포탈하는 것을 사업이익의 근원으로 삼고 있다.

정부가 알콜연료를 사용하도록 허용하려면 ①동일용도의 석유제품과 같은 공적부담(조세·비축의무·부과금) ②현재나 장래의 자동차 성능에 장애를 초래하지 않는다는 시험결과 ③대기환

경에 유해하지 않다는 증명 ④별개의 유통망과 수급보고체계를 구비한 다음, 정책적 관점에서 종합적으로 검토해야 한다.

8. 산자부는 왜 Cenox를 단속하는가?

○ Cenox는 솔벤트(60%), 톨루엔 등(30%), 메틸알콜(10%)을 혼합한 석유화학제품으로, 석유사업법상 논란의 여지가 없는 유사석유제품이다.

○ 석유사업법은 유사석유제품의 제조, 보관, 판매를 엄격하게 금지하고 있는데, 그것은 석유제품에는 세전가격의 200%가 넘는 고율의 세금이 부과되어있고, 그 특성상 계량·품질·상표를 일반인이 쉽게 분별할 수 없기 때문이다. 즉 무엇보다 탈세의 유혹이 크고, 양을 속이거나 품질과 상표를 손쉽게 속일 수 있다.

○ 휘발유는 시중에서 리터당 1,250원내지 1,300원 정도에 판매되는데, 세금이 800원내지 850원 정도를 차지한다. Cenox는 990원 선에서 판매되는데, 세금을 내지 않기 때문에 이 가격에 공급이 가능하다고 본다. 국내의 유사휘발유 제조범들이 알콜연료 또는 신개념의 대체에너지라고 주장하는데, 실제로 대부분 탈세가 목적이다. 정부가 Cenox 판매를 단속하지 않는다면 이들을 모두 양성화하는 결과를 가져올 것이다.

9. 알콜연료가 친환경적 연료로서 외국에서는 적극 장려되는데 왜 한국에서는 단속하는가?

○ 알콜은 에틸알콜과 메틸알콜로 구분되는데, 알콜연료가 환경친화적이라는 것은 에틸알콜중 식물성알콜(酒)에 한정적으로 적용된다. 즉 브라질이나 유럽 등 농업기반이 강한 국가에서 식물성 알콜을 제한적으로 휘발유에 혼합해서 사용하고 있다.

○ 그러나 메틸알콜을 사용하게 되면 연료계통고장, 연비저하, 엔진시동불량 등 차량에 다양한 부작용을 가져오므로 외국에서도 메틸알콜의 사용은 일반적으로 금지되어 있으며, 미국에서는 특수한 장치를 장착한 차량에만 별도의 주유소에서 공급이 허용되는 경우가 있다. 일본의 경우 입법의 미비로 메틸알콜을 휘발유에 섞어 사용하는 것을 방치하고 있는데, 엔진계통의 사고가 많이 보고되어 일본의 경제산업성과 건설교통성은 알콜연료의 사용에 소비자의 주의를 촉구하는 대국민홍보문을 발표한 적이 있고, 별도의 위원회를 만들어 대책을 강구

중이다.

- Cenox는 스스로 알콜연료라고 주장하고 있지만, 여기에 사용된 알콜은 메틸알콜(10%)이므로 전혀 환경친화적이지 않다. Cenox에 사용하는 메틸알콜은 LNG에서 추출되는 것으로서, 식물에서 추출되는 식물성 에틸알콜과 확연하게 구분된다. 나아가 Cenox에는 톨루엔 등 방향족이 30%나 혼합되어 있다. 톨루엔은 인체에 매우 유해한 성분으로 중추신경자극, 구토, 혈뇨증, 단백뇨 등을 유발하는 것으로 나와있다.
- 휘발유에 값싼 솔벤트나 톨루엔을 섞는 것은 유사휘발유 제조의 전형적인 방식으로, 대부분의 유사휘발유 제조자들이 이 방식을 사용한다.

10. 석유사업법은 기존 정유업계의 이익을 수호하는 법 아닌가?

- 석유사업법은 전체 37조와 부칙으로 구성되는데, 총칙 3개 조항, 석유사업 등록관련 8개 조항, 비축 3개 조항, 부과금 3개 조항, 비상대비 3개 조항, 품질관리 4개 조항, 보칙과 별칙 13개 조항으로 구성된다. 즉 석유사업법은 석유의 수급과 가격안정, 품질관리를 위한 법이다. 석유사업법이 그 법이 부과하는 의무를 위반한 자를 규제하는 것은 당연하다. 정유업체든 수입업체든 유사휘발유 제조자든 누구라도 석유사업법을 위반하면 제재를 받아야 한다.

11. Cenox단속이 정유업계의 기득권 보호와 관계가 있는 것 아닌가?

- 만약 거꾸로 정부가 Cenox와 같은 유사휘발유의 제조와 판매를 전면적으로 인정한다면, Cenox와 같은 유사휘발유를 제조하는 개인이나 중소기업은 유사휘발유 제조에서 대규모 정제시설과 기술을 보유한 정유사와의 경쟁을 이길 수 없다. Cenox가 싼값에 판매될 수 있는 것은 국내정유사가 세녹스와 같은 유사휘발유를 제조하지 못하도록 석유사업법이 금지하고 있기 때문이다. 따라서 Cenox 단속이 정유업계의 이익보호를 위한 것이 아님은 명백하다.
- Cenox 단속은 우선 석유사업법이 명백하게 금지하고 있기 때문이고, 그 금지의 배경에는 탈세방지과 객관적으로 인정되지 않은 유사제품의 유통에 따른 환경·품질문제가 다양한 형태로 국민들에게 피해를 주기 때문이다.

12. 석유사업법을 개정해서라도 대체연료를 장려해야 하지 않는가?

- 대체연료를 좁게 보면 기존의 화석연료를 대체하는 연료, 크게 보면 공급이 불안한 석유를 대체하는 연료인데, Cenox는 3가지 성분(솔벤트, 톨루엔, 메틸알콜)이 모두 석유에서 추출된다. 즉 Cenox는 석유의 수요를 아주 작은 부분도 대체하지 못한다. Cenox 공급이 있다면 그만큼 원유나 LNG의 수입이 늘어나는 것이다. 즉 Cenox는 대체연료가 아니다.

13. 세녹스에 실제 톨루엔은 10%정도 밖에 없는데, 산업자원부는 세녹스의 성분을 솔벤트 60%, 톨루엔 30%, 메틸알콜 10%로 보도자료로 공표, 마치 세녹스를 일반적인 유사휘발유와 성분이 비슷한 것으로 몰고가려는 의도가 있다.

- 세녹스라는 것은 (주)프리플라이트가 자신이 제조한 물질에 스스로 붙인 상표명으로, 품질기준이나 제품의 정의가 객관적으로 명확하게 규정되어 있지 않다. 이 회사가 2001. 12. 24 산자부에 세녹스가 유사석유제품인지 아닌지 판단을 요청한 문서에는 “Methyl Alcohol 41.5%, iso-Propyl alcohol 10.2%, iso-Buthyl alcohol 10.2%, Toluene 38%”로 표기된 석유품질검사소의 시험결과서를 스스로 첨부하고 있다. 이번 세녹스 판매를 개시한 이후 시·도가 주유소별로 채취한 세녹스에 대한 석유품질검사소의 검사표에는 “알콜류 9%, 톨루엔 등 30%”, 또는 “알콜류 약 10%, 톨루엔 등 약 29%(또는 28%)” 또는 “톨루엔, 알콜류 등 약 20%”등으로 다양하게 결과가 나타나고 있다. 즉 세녹스의 성분은 일정하지 않고 그 편차도 크다. 산자부가 보도자료에 솔벤트 60%, 톨루엔 30%, 메틸알콜 10%로 표현한 것은 모든 세녹스가 일률적으로 이 기준에 맞추어 정확하게 제조되거나 판매된다는 뜻이 아니고, 기자나 일반국민이 이해하기 쉽도록 세녹스의 개략적인 특성을 표현한 것이다.
- 중요한 것은 톨루엔이 10%이나 30%이나 38%이나, 메틸알콜이 10%이나 41.5%이나가 아니다. 중요한 것은 혼합의 비율이 아니라 이러한 석유제품이나 석유화학제품이 혼합되어 자동차연료로 사용되면 모두 유사석유제품에 해당한다는 것이다. 사안의 핵심은 세녹스가 유사석유제품에 해당되느냐 안되느냐 이지, 자의적이고 불법적으로 제조되었고, 객관적으로 정의되지도 않은 세녹스 성분함량을 얼마나 정확하게 표현했느냐는 결과에 영향을 미치는 사항이 아니다.

〈관련법규〉

**석유사업법 제1조 (목적)**

이 법은 석유의 수급 및 가격의 안정을 기하고 석유제품의 적정한 품질을 확보함으로써 국민경제의 발전과 국민생활의 향상에 이바지함을 목적으로 한다.

**석유사업법시행령 제2조 (정의)**

3. "주유소"라 함은 석유정제업자·석유수출입업자 또는 일반대리점업자로부터 휘발유·등유·경유를 공급받아 이를 점포에서 고정된 주유설비에 의하여 실소비자에게 직접 판매하거나 등유 또는 경유를 산업자원부령이 정하는 이동판매의 방법에 따라 판매하는 소매업인 석유판매업소를 말한다.

**석유사업법 제26조 (유사석유제품의 제조등의 금지)**

누구든지 석유제품에 다른 석유제품 또는 석유화학제품을 혼합(석유제품의 종류간 또는 등급이 다른 석유제품간 혼합하는 것을 포함한다)하거나 석유화학제품에 다른 석유화학제품을 혼합하는 등의 방법으로 제조된 것으로서 대통령령이 정하는 제품(이하 "유사석유제품"이라 한다)을 생산 또는 판매하거나, 판매목적인 유사석유제품임을 알고 이를 저장·운송 또는 보관하여서는 아니된다.

**석유사업법시행령 제30조 (유사석유제품)**

법 제26조의 규정에 의한 유사석유제품은 조연제·첨가제 기타 명목여하를 불문하고 자동차관리법 제2조제1호의 규정에 의한 자동차와 동법시행령 제2조 각호의 규정에 의한 기계 및 차량(휘발유 또는 경유를 연료로 사용하는 것에 한한다)의 연료로 사용되어 질 수 있는 것을 말한다. 다만 다음 각호의 에너지는 유사석유제품으로 보지 아니한다.

1. 대체에너지개발및이용·보급촉진법 제2조의 규정에 의한 대체에너지
  2. 기타 산업자원부장관이 에너지이용효율의 향상을 위하여 이용보급을 확대할 필요가 있다고 인정하여 고시한 에너지
- \* 산자부는 2002. 5. 21. 산자부고시2002-54에 의해 바이오디젤을 대체에너지로 고시한 바 있음

**석유사업법시행령 제32조 (유통질서저해행위)**

1. 제2조의 규정에 의한 석유판매업자별 영업범위 또는 영업방법을 위반하여 석유제품을 공급하거나 공급받는 행위 또는 제14조의 규정에 의한 석유판매업의 종류별 취급석유제품이 아

닌 석유제품을 공급하는 행위

**대체에너지개발및이용보급촉진법 제2조 (정의)**

이 법에서 대체에너지라 함은 석유·석탄·원자력·천연가스가 아닌 에너지로서 다음 각호의 1에 해당하는 것을 말한다.

1. 태양에너지, 2. 바이오에너지, 3. 풍력, 4. 수소력, 5. 연료전지, 6. 석탄을 액화가스화한 에너지, 7. 해양에너지, 8. 폐기물에너지, 9. 기타 대통령령이 정하는 에너지

**대체에너지개발및이용보급촉진법시행령 제2조 (기타의 에너지)**

대체에너지개발및이용보급촉진법(이하 "법"이라 한다)제2조제9호에서 "기타 대통령령이 정하는 에너지"라 함은 다음 각호의 에너지를 말한다.

1. 석탄에 석탄외의 물질을 혼합한 유동상태의 연료. 다만, 석탄외의 물질이 석유를 함유하는 경우에는 그 함유량이 당해물질의 가연성물질 전중량의 100분의 70미만인 것에 한한다.
2. 지열
3. 수소에너지

**대기환경보전법 제2조 (정의)**

이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

12. "첨가제"라 함은 탄소와 수소만으로 구성된 물질을 제외한 화학물질로서 자동차의 연료에 소량을 첨가함으로써 자동차의 성능을 향상시키거나 자동차 배출물질을 저감시키는 화학물질로서 환경부령으로 정하는 것을 말한다.

**대기환경보전법 시행규칙 제8조 (첨가제)**

법 제2조제12호의 규정에 의한 첨가제는 (별표6)과 같다.

(별표6) 자동차연료형 첨가제의 종류 (제8조 관련)

1. 세척제, 2. 청정분산제, 3. 매연억제제, 4. 다목적첨가제, 5. 옥탄가향상제, 6. 세탄가향상제, 7. 유동성향상제, 8. 기타 환경부장관이 배출가스저감을 위하여 필요하다고 정하여 고시하는 것.

〔첨부 2〕

Cenox에 대한 관련부처 유권해석 정리

□ 환경부의 '첨가제 인정' 관련

- (주)프리플라이트는 2001. 7. 13. 환경부 산하 국립환경연구원으로부터 세녹스가 유해물질검사 및 배출가스검사 결과 '적



합 하다는 「첨가제의 유해물질검사 성적서」를 받은 바 있음

- 대기환경보전법은 자동차에 사용하는 첨가제를 제조하고자 하는 자는 환경부령이 정하는 기준에 적합하게 제조하여야 하며, 제조기준에 적합한지 여부를 확인하기 위하여 환경부장관이 지정하는 검사기관의 검사를 받도록 하고 있음

○ 현행법상 산자부는 첨가제 자체에 대해 단속을 하지 않으며, 환경부는 환경측면에서 첨가제가 유해한지 여부를 판단함. 세녹스가 국립환경연구원으로부터 환경에 유해하지 않다는 인정을 받은 것은 인정함. 그러나 석유사업법시행령 제30조에 의하면 “유사석유제품은 조연제·첨가제 기타 명목여하를 불문하고 자동차용 연료로 사용되어질 수 있는 것은 석유사업법 제26조의 유사석유제품에 해당되는 것”으로 봄. 따라서 첨가제가 그 자체로 자동차용 연료로 사용되어질 수 있고 석유사업법 제26조에 해당한다면 유사석유제품에 해당함

- 한편, 국립환경연구원의 검사결과에 대해서는 논란의 여지가 있음. 그 검사의 법적 근거가 되는 대기환경보전법 제2조는 첨가제를 “자동차의 연료로 소량을 첨가함으로써 자동차 성능을 향상시키거나 배출물질을 저감시키는 화학물질로서 환경부령으로 정하는 것”이라고 정의하고 있음. 즉 ①연료에 “소량”을 첨가하여야 하고, ②“환경부령으로 따로 정한 첨가제에 해당되어야” 함. 국립환경연구원의 검사 결과는 “전체연료의 40%를 첨가제로 혼합하는 것”으로 인정하였고, 또 환경부령으로 정한 8가지 첨가제의 종류중 어떤 첨가제로 인정하였는지는 검사결과에서 밝히지 않고 있음. 이 두 가지 점에서 세녹스가 첨가제로 적합하다는 국립환경연구원의 인정은 문제가 있다고 볼 수 있음

- 그렇지만 국립환경연구원의 인정에 문제여부는 “세녹스는 유사석유제품”이라는 결론에 아무런 영향을 주지 않음. 단지 (주)프리플라이트가 유일한 근거로 주장하는 “환경부로부터 첨가제로 인정받았다”는 주장에 흠이 있음을 밝히려는 것임

- 재경부에서도 세녹스와 성분이 유사한 LP-power라는 화학물질에 대해서 “유사휘발유에 해당하며 교통세의 과세대상이 된다”고 밝힌 바 있음(2001. 11. 21. 일의회신). 재경부는 이 회신에서 휘발유와 혼합비율이 최대 40%인 점과 이 제품이 단독으로 자동차연료로 사용이 가능한 점을 감안하면

이를 연료첨가제라고 보기 어렵다고 설명하고 있음. LP-power도 메틸알콜, 톨루엔, 크실렌, 나프타를 합성한 화학 제품으로, 세녹스와 마찬가지로 연료첨가제라고 주장하고 있었음.

□ 행정자치부의 ‘저장취급소에서의 세녹스 판매 가능’ 관련

- 행정자치부가 유권해석한 법적근거는 소방법으로서, 소방법은 ‘화재를 예방·경계·진압하고 재난·재해 및 그 밖의 위급한 상황에서의 구조·구급활동을 통하여 국민의 생명·신체 및 재산을 보호함’을 목적으로 하고 있으므로 이와 같은 화재억제라는 입법목적을 감안하여 해석되어야 할 것임.
- 소방법은 저장시설과 관련하여 다음과 같이 규정하고 있음

- ‘지정수량 이상의 위험물은 위험물의 취급소(제조·저장 및 운반시설 포함)에서 이를 저장 또는 취급하여야 한다.(법 제 15조 제1항)

- 위험물 취급소를 설치하고자 하는 사람은 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 설치장소를 관할하는 시·도지사의 허가를 받아야 한다.(법 제16조)

- 위험물 분류 및 지정수량 : 제4류 제1석유류, 100리터(시행령 제12조 및 제13조 별표3)  
 ※ 제1석유류 : 아세톤 및 휘발유 그 밖의 액체로서 인화점이 섭씨 21도미만인 것

- 법 제15조제1항의 규정에 의한 위험물의 취급소는 다음과 같이 구분한다.(시행령 제15조)

1. 주유취급소
2. 판매취급소 : 석유판매취급소, 특수위험물판매취급소
3. 저장취급소 등

○ 프리플라이트가 행자부에 “휘발유용 첨가제(세녹스를 지칭하는 듯 함)를 저장취급소에서 자동차의 연료탱크에 직접 주입 가능여부”를 질의하였는데, 행자부는 “직접주입은 가능하고, 단, 저장취급소가 석유제품을 판매하는 행위는 석유사업법에 규정하므로 동법이 규정하는 바에 따라야 한다”고 회신(행정자치부 예방 13807-23, 2002. 1. 10)했음. 이는 ‘첨가제 주입’이 화재 등의 위험성이 적거나 없어서 소방법상 문제성이 없다는 판단이지, 주입되는 제품이 다른법령상의 환경·품질면에서의 규정을 배제하고 주입하거나 판매할 수 있다는 뜻은 아님.

\* 대법원 1995.1.12. 선고 94누3216 : 입법목적을 달리하는 법률들이 일정한 행위에 관한 요건을 각각 규정하고 있는 경우에는 어느 법률이 다른 법률에 우선하여 배타적으로 적용된다고 해석되지 않는 이상 그 행위에 관하여 각 법률의 규정에 따른 요건을 갖추어야 한다.

○ 나아가, 행정자치부의 유권해석상의 첨가제는 순수의 의미의 첨가제로 동제품이 자동차 연료로 사용될 것이라는 점을 고려하지 아니한 것으로 판단되며, 이는 행정자치부 회신공문(예방 13807-1318, 2001.12.26)에서도 “저장취급소에서 첨가제의 판매가 가능하나 자동차 연료로 사용되는 위험물은 차량에 직접 주입할 수 없다”고 밝히고 있음. 즉 자동차용 연료로 사용되는 위험물은 위험도가 크기 때문에 저장취급소에서 차량에 직접 주유해서는 안되고, 주유취급소(즉 주유소)에서만 차량에 직접 주입이 가능하다고 보는 것임.

○ 따라서 행자부의 유권해석에 따르면 “저장취급소에서 자동차 연료로 사용되는 위험물을 차량에 직접주입하는 것”은 위법임.

**첨부 3)**

**고농도 알코올 함유연료를 가솔린자동차에 사용할 시의 주의 등에 대하여 (일본국 국토교통성 발표자료)**

2002년4월25일  
경제산업성  
국토교통성

**1. 보도자료의 취지**

경제산업성 및 국토교통성은 4월 24일 행한 「고농도 알코올 함유연료에 관한 안전성등 조사위원회 (이하 「조사위원회」라 한다.)에서 결론지은 제1차 안전성평가를 근거로 소비자보호 및 사고의 미연방지 관점으로부터 양성의 판단으로 자동차사용자에 대하여 당해 연료를 사용하는 데 있어서의 위험성에 대하여 주의를 환기시키기로 하였다.

**2. 조사위원회에서의 안전성평가 결과**

조사위원회는 작년 9월부터 고농도 알코올 함유연료를 가솔린자동차에 사용할 경우의 과학적 안전성평가를 실시하고 5회의 심

의를 거쳐 제1차 안전성평가를 행하였다. 제1차 안전성평가의 포인트는 아래와 같다.

(상세한 내용에 관하여는 붙임「고농도 알코올 함유연료의 안전성에 관한 제1차 평가」 참조)

- (1) 실제로 시판되고 있는 고농도 알코올 함유연료의 시료채취 분석결과로부터 Ethanol, n-Propanol 등 특정의 알코올 성분이 검출되었다.
- (2) 실제의 부식성 실험결과로부터 고농도 알코올 함유연료에 함유되는 특정의 알코올 성분에 알루미늄 부식성이 있는 것으로 밝혀졌다.
- (3) 고농도 알코올 함유연료 제조업자 등으로부터는 충분한 안전성을 입증하는 설명을 얻을 수 없었다.
- (4) 이들 사실을 근거로 이하의 제1차 안전성평가에 이르렀다.

고농도 알코올 함유연료를 애초부터 고농도 알코올 함유연료의 사용을 상정하고 있지 않은 가솔린자동차에 사용한 경우의 안전성을 평가하면, 현재까지 조사한 단계에서는 고농도 알코올 함유연료가 자동차의 디리버리 파이프 (Delivery Pipe) 등 알루미늄 부품을 부식시키는 위험성을 과학적으로 부정할 수 없다.

**3. 고농도 알코올 함유연료를 가솔린자동차에 사용할 시의 주의 등에 대하여**

조사위원회에 의한 제1차 안전성평가를 근거로 兩省에서는 소비자보호 및 사고의 미연방지 관점으로부터 가솔린자동차 각 차에 규정되어 있는 연료를 적절하게 사용할 필요성을 아울러 주지시켜야 한다는 판단에 도달되었기 때문에 당해 연료의 사용에 대하여 아래와 같이 주의를 환기시키기로 하였다. ☹

**가솔린자동차 사용자의 여러분께 (주의)**

급변 가솔린자동차 각 차의 취급설명서에 규정되어 있는 연료가 아닌 고농도 알코올 함유연료를 가솔린자동차에 사용한 경우, 부조화 발생에 의한 위험성을 부정할 수 없는 것으로 판명되었습니다. 가솔린자동차 사용자의 여러분께서는 연료 주유 시에는 이점을 충분히 주의하여 주십시오.

또한 취급설명서를 분실하여 지정연료를 모르는 경우 등 대처방법이 불명한 경우에는 각 차의 제조사 혹은 판매점에 문의하여 주십시오.