

Bioüzemanyagok, a rossz irány?

A közlekedés felelős Magyarország széndioxid-kibocsátásának a 20 százalékáért, és ez az a szektor, amely folyamatosan növekvő energiaigényeket is támaszt. Ellentétben a bioüzemanyagok felhasználásával kapcsolatos eredeti célkitűzésekkel, a bioüzemanyagok előállítása és használata úgy tűnik, hogy mégsem lesz hatásos eszköze az éghajlatváltozás elleni küzdelemnek. Az utóbbi időben több szakértői tanulmány is megkérdőjelezte, hogy a bioüzemanyagok felhasználása egyáltalán vezet a CO₂ kibocsátás bármilyen csökkenéséhez. ENSZ képviselők, magas rangú politikusok és civil szervezetek szólították fel a Bizottságot arra, hogy vonja vissza a 10 százalékos célkitűzést.

Mezőgazdasági hatások - Számítások szerint hozzávetőleg 316 ezer tonna bioetanolra lenne szüksége Magyarországon ahhoz, hogy 2010-ig az üzemanyag-felhasználás 5,75%-át bioetanolból fedezze. Mintegy 182 000 hektárnyi termőföld képes megtermelni a cél teljesítéséhez szükséges kukorica mennyiséget, ez a környezeti szempontoknak is megfelelő, energetikai felhasználásra szánt növények termesztésére használható termőterületeknek majdnem felét venné igénybe. Megjósolható, hogy az energetikai célú mezőgazdasági termelés, az élelmiszertermelés, valamint a takarmánytermelés között egy globális verseny fog kialakulni a véges termőterületekért.

Üvegház-hatás – Az, hogy mekkora megtakarítás érhető el az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásában, nagyban függ attól, hogy milyen növényekből állítják elő az adott bioüzemanyagot, illetve hogy milyen technológiát alkalmaznak az előállítás során. Az Európában termelt gabona alapú bioetanol felhasználása csak az ÜHG-kibocsátás 20-50 százalékos megtakarításához vezet, a repce alapú biodízel esetén ez az érték 40-60 százalék. A savasodást tekintve (SO₂ egyenérték) mind a bioetanol, mind pedig a biodízel használata rosszabb eredményeket ér el, mint a hagyományos gépjármű-üzemanyagok. Számos más költséghatékony megoldás is kínálkozik a közlekedésben az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére, ilyenek például a motorok hatékonyságának a növelése, vagy a különböző hibrid technológiák alkalmazása.

Gazdasági hatások – Az első generációs biodízel és bioetanol előállításának technológiája már kiforrott, ezért a termelési költségeik jelentős csökkenésére nem számíthatunk.

A mezőgazdasági területekért folyó versenyben jelentős árfelhajtó hatással jár. Az OECD és FAO által készített Agricultural Outlook 2007-2016 című tanulmány szintén hangsúlyosan kezeli a bioüzemanyagok szerepét, amikor az elmúlt időszakban tapasztalható élelmiszer-áremelkedés okait elemzi. Előrejelzésük szerint az élelmiszerárak 20-50 százalékkal nőnek majd 2016-ig.

Magyarországon azon üzemanyag-kereskedőknek, amelyek nem teljesítik a hazai 4,4 százalékos biodízel vagy bioetanol bekeverési arányt, 8 forinttal több jövedéki adók kell fizetniük az eladott üzemanyagok literje után, mint azoknak a vállalatoknak, akik megfelelnek ennek a feltételnek. Számításaink szerint a szabályozásnak köszönhetően az állam, rejtett módon több mint 1000 (!) euróval támogatja 1 tonna széndioxid kibocsátásának a megtakarítását.

Egyéb környezetvédelmi megfontolások – Több bioüzemanyag-fajta is a hagyományos motorhajtóanyagoknál magasabb környezeti terhelést okoz olyan indikátorok esetében, mint pl. a műtrágya túlzott mértékű használata, az ökológiai toxicitás, vagy a nyári szmog lehetősége.

Ellátásbiztonság – A bioüzemanyagok előállításakor alkalmazott, főként hőenergiát igénylő technológia a földgáz használatán alapszik, ezért ugyan csökken a nyersolaj iránti igény, azonban a földgáz-függőség tovább nő.

Lehetséges megoldások – Egyrészt meg kell ragadni a technológiai fejlesztésekben rejlő lehetőségeket; másrészt ki kell használni azokat a hatalmas tartalékokat, amelyek az életmódunk, a közlekedési és szállítási szokásaink megváltoztatásában, ezeken belül a tömeg- és vasúti közlekedés arányának növelésében, az ingázás visszaszorításában, a közös autóhasználatban és a vidéki térségek fejlesztésében rejlik.