

Hiểu đúng về xăng sinh học E5

✧ **BỮU QUỐC** (Chi cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng TP. HCM)

Xăng sinh học E5 đã lưu hành trong nước từ năm 2010, nhưng lượng sử dụng loại nhiên liệu này rất ít. Nguyên nhân do người dân còn thiếu thông tin về loại xăng này.

Xăng sinh học E5 là gì?

Xăng sinh học E5 là loại nhiên liệu có chứa 5% hàm lượng ethanol (cồn) sinh học và 95%+ thể tích là xăng truyền thống (xăng khoáng: xăng có nguồn gốc từ dầu mỏ). Do hàm lượng cồn khá thấp, chỉ có 5% được pha với xăng, nên trên thế giới nhiều quốc gia không gọi xăng E5 (kể cả xăng E10, được pha 10% hàm lượng cồn) là xăng sinh học mà vẫn coi là loại xăng thông thường. Loại xăng này đã được các nhà khoa học chứng minh là hoàn toàn phù hợp khi sử dụng với các động cơ hiện tại, không cần phải tiến hành hoán cải hay thay đổi các chi tiết bên trong động cơ.

Khi pha ethanol vào xăng khoáng để tạo ra xăng sinh học, nhiệt trị của loại xăng này sẽ giảm chút ít do nhiệt trị của ethanol thuần chất chỉ bằng 56% so với nhiệt trị của xăng khoáng. Tuy nhiên việc pha ethanol sẽ làm tăng hàm lượng oxy tổng (tổng hàm lượng các hợp chất chứa oxy được pha vào xăng khoáng, trong đó có cồn) của xăng E5 RON 92 thành phẩm. Sự có mặt của oxy trong cồn là yếu tố giúp cho xăng sinh học cháy được trong điều kiện không quá thiếu oxy và cháy triệt để.

Theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 1 : 2009/BKHCN về xăng, nhiên liệu diesel và nhiên liệu sinh học và Thông tư số 30/2014/TT-BKHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/12/2014, mức quy định hiện tại (QCVN 1 : 2009/BKHCN) về hàm lượng oxy tổng từ 2,7% khối lượng được điều chỉnh lên 3,7% khối lượng. Điều này cho phép phối trộn đến 10% thể tích ethanol với xăng khoáng (tạo ra xăng E10) thì hàm lượng oxy tổng của xăng sinh học thành phẩm vẫn đáp ứng yêu cầu chất lượng tại quy định này.

Sử dụng xăng sinh học là xu hướng tiến bộ

Vì nhiên liệu sinh học được chiết xuất từ các hợp chất có nguồn gốc động thực vật nên nó hoàn toàn thân thiện với môi trường. Hơn thế, đây cũng là nguồn nhiên liệu tái sinh, theo cách hiểu về ảnh hưởng của nhiên liệu sinh học đến môi trường LCA (Life Cycle Analysis). Các tính toán LCA (về lượng thải CO₂ trong chu kỳ, từ sản xuất ra nhiên liệu sinh học đến khi dùng nó trên các phương tiện vận chuyển)



cho thấy LCA của nhiên liệu sinh học nhỏ hơn đáng kể so với nhiên liệu hóa thạch. Điều này có nghĩa là dùng ethanol ít làm hỏng tầng ozone hơn là nhiên liệu hóa thạch, giảm phát thải khí nhà kính và môi trường trong sạch hơn.

Sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường là xu hướng tất yếu trên thế giới. Trên thực tế, nhiên liệu sinh học E10, E20 (thậm chí E85) đã được sử dụng ở Thái Lan từ năm 2008, châu Âu đã phủ kín xăng E5 từ lâu, cho dù chưa hẳn 100% người dân có cơ hội tiếp xúc loại nhiên liệu của tương lai này.

Hiện nay, tại Việt Nam, các cơ quan chức năng như Bộ Công thương, Bộ Tài chính đang nghiên cứu các biện pháp về chính sách, điều hành nhằm tạo điều kiện cho xăng sinh học E5 có giá bán ra thị trường thấp hơn so với giá bán xăng khoáng, góp phần khuyến khích người tiêu dùng sử dụng xăng sinh học E5; nghiên cứu biện pháp thí điểm trích lập Quỹ bình ổn giá xăng dầu ở các mức khác nhau đối với từng chủng loại trong thời gian chờ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt năm 2014 sẽ có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2016.

Hy vọng với việc tuyên truyền, phổ biến rộng rãi những ưu thế của xăng sinh học nói chung và xăng sinh học E5 nói riêng, cùng với giá bán lẻ ra thị trường được ưu đãi lớn, sẽ là các đòn bẩy giúp khơi mạnh nhu cầu sử dụng xăng sinh học E5 trong người dân, góp phần làm cho môi trường sống ngày càng tốt hơn. □

