

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

## Juli – August 2002

### INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG

#### Inhalt

EUROPA.....	2
1. ACEA stellt fest, dass EU-Autos die Treibhausgas-Grenzwerte einhalten.....	2
2. Russland auf dem Weg zur Einführung von bleifreiem Benzin .....	2
3. Vereinigtes Königreich beschließt Strategie "Powering Future Vehicles".....	2
4. Schiffe sind große Luftverschmutzer.....	3
5. Vereinigtes Königreich verkündet neue Ziele zur Reduzierung der Luftschadstoffe .....	3
NORD-AMERIKA.....	3
6. Kalifornien beschliesst Senkung der Kfz-Treibhausgasemissionen .....	3
7. Studie beweist: Alaskas Gletscher schmelzen schneller.....	4
8. Weißes Haus drängt auf Äthanol-Vorschrift im Energiegesetz .....	4
9. Environment Canada gleicht Schwefelvorschriften an US-Standards an .....	4
10. EPA beschließt Vertragsstrafen bei Nichterfüllung für Dieselfahrzeug- hersteller.....	5
11. US-Regierung schlägt Schadstoffreduzierung für Motorräder und Boote vor.	5
ASIEN-PAZIFIK-RAUM .....	6
12. Studie belegt: Urteil des Obersten Gerichtshofs von Indien wird Partikelemissionen von Transportfahrzeugen halbieren .....	6
KÜNFTIGE KONFERENZEN.....	6

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

**ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST**

Avenue de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Tel: +32 2 743.24.90, Fax: +32 2 743.24.99

Email: [info@aecc.be](mailto:info@aecc.be), Web: <http://www.aecc.be>

## EUROPA

### 1. ACEA stellt fest, dass EU-Autos die Treibhausgas-Grenzwerte einhalten

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte der in der EU in 2001 registrierten Neuwagen wurden von 169 g/km in 2000 auf 164 g/km reduziert; das entspricht einer Verringerung um 2,5%. Diese Zahlen sind im *Monitoring Report of the 1999 Commitment on CO<sub>2</sub> Emission Reduction of Passenger Cars* für das Jahr 2001 aufgeführt. Das Hauptziel dieser Verpflichtung besteht darin, bis 2008 CO<sub>2</sub>-Emissionswerte von 140 g/km zu erreichen.

Die Zahlen von 2001 kommentierte Jean-Martin Folz, ACEA-Präsident und Vorsitzender von PSA Peugeot Citroën, wie folgt: "Diese Ergebnisse sind ermutigend und zeigen, dass die europäische Autoindustrie weiterhin liefert, was sie versprochen hat." Gemäß einem weiteren Ziel der ACEA-Verpflichtung wurden im Jahr 2001 über 306.000 Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emissionswerten unter 120 g/km verkauft; das sind über 2,5% der gesamten Verkäufe.

Dieses gute Ergebnis wurde ermöglicht durch die kontinuierliche Einführung neuer Technologien, den Verkauf von immer mehr Dieselaautos und die weitere Erhöhung des Treibstoffwirkungsgrades.

### 2. Russland auf dem Weg zur Einführung von bleifreiem Benzin

Auch wenn nach den Gesetzen der Russischen Föderation die Produktion von verbleitem Benzin nicht verboten ist, wird ein solches Verbot schon diskutiert. Laut Angaben des russischen Energieministeriums wurde allerdings im Jahr

2001 die Produktion von verbleitem Benzin in allen Raffinerien gestoppt. Der Bleizusatz wird auch nicht in Russland produziert; einige Hersteller fangen aber an, stattdessen MMT, einen Mangan-Zusatzstoff, zu verwenden. Leider ist es durch fehlende strenge Gesetze und Kraftstoffqualitätskontrollen an den Tankstellen immer noch möglich, dass verbleites Benzin in Russland auf den Markt kommt.

### 3. Vereinigtes Königreich beschließt Strategie "Powering Future Vehicles"

Das Verkehrsministerium, das Finanzministerium, das Umwelt- und Landwirtschaftsministerium und das Handels- und Industrieministerium haben gemeinsam am 31. Juli die Strategie "Powering Future Vehicles" gestartet. Ziel dieser Strategie ist es, die Umstellung auf Technologien zur Entwicklung von Fahrzeugen und Kraftstoffen mit niedrigen Kohlenstoffemissionen im Vereinigten Königreich zu fördern, um die globalen und lokalen Auswirkungen des Transportwesens auf die Umwelt zu reduzieren und die Standards im Verkehrssektor zu verbessern.

Die Strategie schafft einen Rahmen für die nötigen Entscheidungen und Maßnahmen, um Entwicklung, Einführung und Akzeptanz des Verbrauchers von Fahrzeugen und Kraftstoffen mit niedrigen Kohlenstoffemissionen zu erleichtern. Außerdem setzt sich damit die Regierung ehrgeizige Ziele, um zu gewährleisten, dass bis 2012 10% aller im Vereinigten Königreich verkauften Neuwagen Fahrzeuge mit niedrigen Kohlenstoffemissionen sind (100 g/km CO<sub>2</sub> oder weniger am Saugrohr gemessen, im

Vergleich zu heutigen Neuwagen mit Durchschnittswerten von 178 g/km). Ein weiteres Ziel besteht darin, bis 2012 dafür zu sorgen, dass die 600 neuen Busse, die jedes Jahr zur Flotte hinzukommen (ca. 20%), ebenfalls niedrige Kohlenstoffemissionen haben (30% weniger als die jetzigen Durchschnittswerte).

Die Regierung unterstützt die Umstellung auf Fahrzeuge und Kraftstoffe mit niedrigen Kohlenstoffemissionen, indem sie die 2001 eingeführte gestaffelte Kfz-Steuer und die 2002 eingeführte abgestufte Besteuerung für Firmenwagen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen verknüpft.

#### **4. Schiffe sind große Luftverschmutzer**

In einem von der Europäischen Kommission am 6. August veröffentlichten Bericht heißt es, die in EU-Gewässern verkehrenden Schiffe würden 20 bis 30% aller Schwefeldioxid- und Stickoxidemissionen in der Luft verursachen und erhebliche Mengen an PM10 emittieren. Die Studie wurde von der Europäischen Kommission durchgeführt; diese plant, die Küstenschifffahrt in der EU zu fördern, um den zunehmenden Straßenverkehr zu reduzieren und die von der EU im Kyoto-Protokoll eingegangene Verpflichtung einzuhalten, die Treibhausgasemissionen bis 2008-2012 um 8% (auf der Basis der Werte von 1990) zu senken.

#### **5. Vereinigtes Königreich verkündet neue Ziele zur Reduzierung der Luftschadstoffe**

Das Vereinigte Königreich hat am 5. August neue Ziele zur Verringerung der Luftverschmutzung beschlossen. Die neuen Maßnahmen der Regierung sehen

vor, die PM-Emissionen bis 2004 um 50% auf einen jährlichen Durchschnittswert von 20 Mikrogramm/m<sup>3</sup> zu senken. Bei den täglichen Schadstoffmessungen darf der PM-Wert von 50 Mikrogramm/m<sup>3</sup> statt 35 Mal nur noch 7 Mal im Jahr überschritten werden.

Auch die Zielwerte für das krebserzeugende Benzol aus Kfz-Motoren werden gesenkt. Ebenfalls verschärft werden die Zielwerte für Kohlenmonoxid. Erstmals wurden Zielwerte für polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe festgelegt, die beim Verbrennen von Kohle und Holz und bei der Aluminiumherstellung entstehen und durch Kraftfahrzeuge verursacht werden.

Örtliche Stellen, die die neuen Zielwerte nicht einhalten können, müssen spezielle Maßnahmen durchführen. Über 100 örtliche Stellen in England haben erklärt, die Einführung von "air quality management areas" und der neuen Ziele würde vermutlich dazu führen, dass viele weitere dazukommen. Wenn die Gemeinderäte nicht bereit sind, zu handeln, darf die Umweltbehörde einschreiten.

#### **NORD-AMERIKA**

#### **6. Kalifornien beschließt Senkung der Kfz-Treibhausgas-Emissionen**

Die kalifornischen Gesetzgeber haben die strengsten Gesetze der USA verabschiedet, um die Emissionen der Hauptschadstoffe zu regeln, die eine globale Klimaerwärmung verursachen können. Danach müssen die Autohersteller Fahrzeuge auf den Markt bringen, die so wenig wie möglich Treibhausgase emittieren. Mit knapper Mehrheit hat das Parlament das kalifornische Klimagesetz

verabschiedet, mit dem die Behörde, die für die Regelung der Luftschadstoffe in Kalifornien zuständig ist, erstmals die Befugnis erhält, Grenzwerte für Kohlendioxid- und andere Treibhausgasemissionen festzulegen.

Umweltgruppen bezeichneten das Gesetz als den wichtigsten Schritt, der jemals unternommen worden sei, um die Treibhausgase in den USA zu reduzieren. Die Vereinigten Staaten sind der Hauptverursacher dieser Schadstoffe, weigerten sich jedoch, das Kyoto-Protokoll zur Begrenzung ihrer Emissionen zu ratifizieren.

Das Gesetz tritt erst 2005 in Kraft, und die ersten Automodelle, für die das Gesetz gilt, kommen 2009 auf den Markt. Trotzdem erklärten Umweltgruppen, dies sei der wichtigste Schritt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, seitdem die weltweite Klimaveränderung vor 20 Jahren erstmals ins öffentliche Bewusstsein gekommen war.

## **7. Studie beweist: Alaskas Gletscher schmelzen schneller**

Eine neue Studie zeigt, dass die Gletscher in Alaska schneller schmelzen als früher angenommen, was ein weiterer Beweis für die globale Erwärmung sei, so die Aussage der Forscher. Wissenschaftler hatten lange davor gewarnt, dass die globale Erwärmung möglicherweise dazu führen kann, dass der Meeresspiegel durch schmelzende Eisschollen und Gletscher gefährlich hoch ansteigt.

Eine Gruppe von Wissenschaftlern, die für die Vereinten Nationen regelmäßig Berichte über die globale Erwärmung erstellt, hat vorausgesagt, dass der Mee-

resspiegel in diesem Jahrhundert zwischen 75 und 730 mm ansteigen wird. Durch die schneller als erwartet schmelzenden Gletscher könnte jedoch diese Voraussage noch übertroffen werden. Nach Aussage der Forscher werde in der Studie nachgewiesen, dass Alaskas Gletscher so schnell schmelzen, dass der Meeresspiegel jährlich um ca. 0,14 mm ansteigt und dass diese fast doppelt so schnell schmelzen wie das Eis in Grönland.

## **8. Weißes Haus drängt auf Äthanol-Vorschrift im Energiegesetz**

Die Bush-Administration hat den US-Senat und die Gesetzgeber aufgefordert, ein Energiegesetz auszuhandeln, um die Zahl der mit Äthanol vermischten Benzin- und Biodieselmotoren, die pro Jahr für den Betrieb amerikanischer PKWs, LKWs und Sportfahrzeuge verwendet werden, zu verdreifachen. Gesetzgeber in Farmer-Staaten unterstützen eher die Verwendung von Äthanol auf Getreidebasis und von Sojabohnen-Biodiesel, weil davon ihre Wähler profitieren und dabei weniger Benzinschadstoffe emittiert werden, während Gesetzgeber in Kalifornien und New York befürchten, der Kraftstoffzusatz sei schwer zu transportieren und Sorge für höhere Benzinpreise.

## **9. Environment Canada gleicht Schwefelvorschriften an US-Standards an**

Die gemäß dem Kanadischen Umweltschutzgesetz erlassenen Vorschriften „Schwefel in Dieselmotoren“ reduzieren um 95 % den zulässigen Schwefelgehalt in Dieselmotoren für Straßenfahrzeuge in Kanada und

ergänzen die bereits bestehenden Vorschriften zur Senkung des Schwefelgehalts in Benzin. Die Durchführung der neuen Standards wird zeitlich und inhaltlich den entsprechenden geltenden US-Bestimmungen angeglichen.

Die neuen Vorschriften, die am 31. Juli 2002 veröffentlicht wurden, begrenzen den zulässigen Schwefelgehalt in Dieselmotoren für Straßenfahrzeuge auf max. 15 ppm, was einer 97%-igen Verringerung im Vergleich zum derzeit geltenden Höchstwert (500 ppm) entspricht. Der niedrigere Schwefelgehalt ermöglicht die Einführung fortgeschrittener Systeme zur Emissionsreduzierung in Bussen, LKWs und anderen dieselbetriebenen Straßenfahrzeugen, wodurch die anderen Luftschadstoffemissionen aus Dieselfahrzeugen verringert werden.

Der 15 ppm-Grenzwert tritt für Produzenten und Importeure am 1. Juni 2006 und für Treibstoff-Einzelhändler am 1. September 2006 in Kraft.

## **10. EPA beschließt Vertragsstrafen bei Nichterfüllung für Dieselfahrzeughersteller**

Die US-EPA hat eine Vorschrift beschlossen, die Vertragsstrafen für Hersteller von Diesel-LKWs vorsieht, die die Emissionsstandards für 2004 und spätere Modelljahre nicht einhalten. Die Strafen reichen von ein paar Hundert Dollar für ein Fahrzeug, das die Emissionsstandards fast erfüllt, bis mehr als 12.000 Dollar für ein Auto, das die max. zulässige Schadstoffmenge emittiert. Die Vertragsstrafen gelten auch für Fahrzeuge, die unter die Vereinbarung fallen, die das Justizministerium und die EPA 1998 mit sechs großen Dieselfahrzeug-

herstellern geschlossen hatte.

## **11. US-Regierung schlägt Schadstoffreduzierung für Motorräder und Boote vor**

Die Bush-Administration hat eine 50%-ige Reduzierung der Schadstoffemissionen von Motorrädern und eine 80%-ige Reduzierung der Emissionen von benzinbetriebenen Freizeitbooten vorgeschlagen. Die Standards sollen für neue Motorräder in 2006 und für Boote in 2008 in Kraft treten.

“Wenn diese neuen Standards eingeführt werden, können sie soviel zur Verbesserung der Luftqualität beitragen wie eine Schadstoffreduzierung bei 9,4 Millionen Fahrzeugen im Jahr,” so EPA-Administrator Christie Whitman.

Motorräder und Boote verursachen 12% der Kohlenwasserstoffemissionen und 3% der Kohlenmonoxidemissionen aller nichtstationären Quellen.

Während viele der 5 Millionen Motorräder, die derzeit betrieben werden, sauberer sind als vorgeschrieben, sind die pro Meile gemessenen Schadstoffemissionen durchschnittlicher Motorräder immer noch etwa 20 mal höher als bei Neuwagen, erklärte die EPA. Die vorgeschlagenen Standards für neue Motorräder werden nach Aussage der Behörde ihre Leistung auf den Fernstraßen nicht beeinträchtigen.

Die Bootstandards gelten für Yachten, Sportboote, Fischerboote, Düsenboote und andere Arten von Vergnügungsbooten und –dampfern mit Außenbordmotoren. Die EPA hat bereits Emissionsstandards für die meisten Schiffsklassen festgelegt. 1996 wurden Abgasemissionsstandards für einige Außenbordmotoren

und Privatboote eingeführt.

Die EPA hat im Jahr 2001 Emissionsrichtlinien für dieselbetriebene Freizeitboote und Anfang 2002 für geschäftlich genutzte Seeschiffe vorgeschlagen. Sie erwartet, dass diese Standards Anfang nächsten Jahres endgültige Vorschrift werden.

### **ASIEN-PAZIFIK-RAUM**

#### **12. Studie belegt: Urteil des Obersten Gerichtshofs von Indien wird Partikelemissionen von Transportfahrzeugen halbieren**

Eine Studie des *Centre for Science and the Environment* (CSE) zeigt, dass das Urteil des Obersten Gerichtshofs, wonach schadstoffreiche LKWs keine Einfahrtsgenehmigung für Delhi bekommen und städtische LKWs und Transportfahrzeuge die Euro II-Standards einhalten müssen, die Partikelemissionen in der Hauptstadt dramatisch reduzieren wird. Sobald das Gerichtsurteil in Kraft tritt, dürfen über 65.000 LKWs und andere Transportfahrzeuge nicht nach Delhi hereinfahren.

Die kombinierte Maßnahme, schadstoffreichen LKWs und anderen Transportfahrzeugen die Einfahrt zu verbieten und diese nur städtischen Fahrzeugen zu gestatten, die die Euro II-Standards einhalten, wird die Partikelemissionen dieser Fahrzeuge um 55% senken.

### **KÜNFTIGE KONFERENZEN**

#### **28<sup>th</sup> International Scientific Conference on Internal Combustion Engines**

8-11 September 2002, Jurata, Poland  
<http://www.ilot.edu.pl/STRANG/KONES.htm>

*Conference will cover achievements in research, development and design of compression-ignition and spark-ignition as well as other combustion engines.*

*AECC will present a paper on emission control technologies.*

#### **SAE On-Board Diagnostics (OBD) TOPTEC: Worldwide Regulatory Update**

24-25 September 2002, Turin, Italy  
[www.sae.org/contedu/toptec\\_obd.htm](http://www.sae.org/contedu/toptec_obd.htm)

*A TOPical, TEChnical symposium presenting the latest developments and on-going research in OBD technology.*

#### **Fuel Cells: Science and Technology 2002**

25-26 September 2002, London

Details from:

<http://www.fuelcelladvance.com>

*From the organisers of the Grove Fuel Cell Symposium*

#### **11th Aachen Colloquium, Automobile and Engine Technology**

7-9 October 2002, Aachen, Germany

Details on: <http://www.rwth-aachen.de/ac-kolloquium/index.html>

*The congress will provide a wide range of technical presentations addressing the current challenges of the vehicle and powertrain industry.*

*Ricardo and AECC joint paper 'Particle Emissions from a EU3 HD Diesel Engine with Catalyst-based Diesel Particulate Filter and Selective*

*Catalytic Reduction System: Size, Number, Mass & Chemistry' will be presented on 8 October.*

### **BAQ 2002 – “Better Air Quality in Asian and Pacific Rim Cities”**

16-18 December 2002, Hong Kong

<http://www.cse.polyu.edu.hk/~activi/BAQ2002/Index.htm>

*Organised by Hong Kong Polytechnic University and will cover technical, policy and institutional aspects related to air quality and its management and control techniques.*

### **SIAT 2003**

15-18 January 2003, Pune, India

Details from ARAI website:

<http://www.araiindia.com>

*Call for papers. Programme includes exhaust emission control techniques including durability aspect for Euro III and beyond.*

### **AVL Commercial Powertrain conference**

03-04 April 2003, Graz, Austria

Details from <http://www.avl.com/icpc>

*The conference will focus on exploring the similarities and synergies between three different markets: commercial vehicles, agricultural tractors and construction equipment.*

### **24<sup>th</sup> International Vienna Motor Symposium**

15-16 May 2003, Vienna, Austria

Details from: <http://www.oevk.at>

More details will be available on their homepage as from mid December 2002.

*The symposium will cover Latest Results in Worldwide Engine Development, Future Legislation, New Engines and*

*Fuels, Components, Electronics, Drive Train.*

### **Joint JSAE/SAE International Fuels and Lubricants Symposium**

19-22 May 2003, Yokohama, Japan

Details from: <http://jsae.or.jp/intconf/>

*With the participation of European industry. Programme includes Combustion, Emissions, Lubricants and Fuels. Abstracts for papers required by 30 September 2002.*

### **‘Transport and Air Pollution’ and ‘Environment & Transport’ - International Scientific Symposia**

16-18 and 19-20 June 2003, Avignon, France

[www.inrets.fr/services/services.e.html](http://www.inrets.fr/services/services.e.html)

*Organised by INRETS. Call for papers. Dates for abstracts and papers are listed on the web site.*

### **Clean Air 2003 – Seventh International Conference on Energy for a Clean Environment**

7-10 July 2003, Lisbon, Portugal

Details from:

<http://navier.ist.utl.pt/cleanair>

*Abstracts for papers required by 24 January 2003*

*The conference will deal with the reduction of local and global environment degrading emissions and aims at a better integration of supply and demanding side, while covering all the end users sectors with emphasis on industry and transport.*