

# N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

**März – April 2003**

## **INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG**

Inhalt

<b>EUROPA</b> .....	<b>2</b>
1. Rahmen für EU-Energiesteuer angenommen.....	2
2. Vereinigtes Königreich fordert von EU 60%-ige Reduzierung der CO <sub>2</sub> -Emissionen ....	2
3. Aktionsplan Umwelttechnologie .....	2
4. Bericht: Geringere Luftverschmutzung in Frankreich, Kfz-Emissionen aber immer noch zu hoch .....	2
5. Frankreich und Deutschland fordern neuen EU-Vorschriften .....	3
6. Schweden: Luftverschmutzung in den Städten bleibt ein Gesundheitsrisiko .....	4
7. Umweltwissenschaftlerin leitet Europäische Umweltagentur .....	4
8. EU-Parlament und Ministerrat beschließen Vorschrift für Freizeitfahrzeuge .....	4
9. Kraftstoffvorschrift veröffentlicht.....	5
10. Verkehrssicherheitstestvorschriften veröffentlicht.....	5
11. Hohe NO <sub>2</sub> - und Benzolwerte im Großraum Paris .....	5
12. Italien erhöht Anreize zum Kauf saubererer Autos.....	6
13. Generaldirektion Umwelt erläutert Prioritäten für 2003.....	6
14. Einstellung der Europäer zur Umwelt .....	7
<b>NORD-AMERIKA</b> .....	<b>7</b>
15. CARB schlägt Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Dieselpartikel vor.....	7
16. EPA veröffentlicht Vorschlag für nichtstraßengebundene Fahrzeuge der Stufe 4 .....	8
17. Kanada schlägt neue Vorschriften für Kleinmotoren-Emissionen vor .....	8
<b>ASIEN-PAZIFIK-RAUM</b> .....	<b>9</b>
18. Shanghai führt Euro 2-Kfz-Emissionsstandards ein .....	9
19. Japan will ab 2005 Umweltsteuern einführen .....	10
20. Australischer Autosektor legt Ziel für Kraftstoffeinsparung fest.....	10
21. Südkoreanisches Ministerium hebt ab 2005 Verbot für Dieselauf auf.....	10
<b>KÜNFTIGE KONFERENZEN</b> .....	<b>10</b>

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. Rahmen für EU-Energiesteuer angenommen**

Die EU-Finanzminister haben den vorgeschlagenen gemeinsamen Rahmen für eine Energiesteuer angenommen, der im Kampf gegen die Klimaveränderung eine wichtige Rolle spielt. Durch harmonisierte Mindeststeuersätze sollen Wettbewerbsverzerrungen zwischen EU-Ländern und Energieerzeugnissen verringert werden. Die umweltpolitische Bedeutung dieses Vorschlags besteht darin, dass er den EU-Staaten die Möglichkeit gibt, gemeinsam und schrittweise die Energiepreise zu erhöhen und damit mehr Anreize für einen sparsameren Verbrauch zu schaffen.

Die Ministervereinbarung muss noch vom Europäischen Parlament geprüft werden, ehe sie formell beschlossen werden kann. Da die Europaabgeordneten bei diesem Gesetz – wie bei allen Steuermaßnahmen – jedoch nur Beratungsbefugnisse haben, ist die Vereinbarung eigentlich schon endgültig angenommen.

### **2. Vereinigtes Königreich fordert von EU 60%-ige Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Das Vereinigte Königreich hat ein Manifest zum Kampf gegen die Klimaveränderung veröffentlicht, in dem es sich verpflichtet, bis 2050 die Kohlendioxidemissionen um 60% zu senken und mit Unterstützung von Schweden alle anderen EU-Länder dazu aufruft, seinem Beispiel zu folgen. Dieses Ziel, die Emissionen um 60% zu reduzieren, ist das ehrgeizigste Programm, das jemals von einem Industrieland aufgestellt worden ist und könnte bei den Diskussionen über künftige Emissionsziele im Rahmen des Kyotoabkommens von großer Bedeutung sein.

Auf der Grundlage des europäischen Aktionsplans „Umwelttechnologien“, den die EU-Kommission in Kürze einführen will (siehe nächster Punkt), fordern der britische und der schwedische Premierminister eine Reihe neuer Maßnahmen. Dazu gehören weitere nationale Ziele zur Steigerung erneuerbarer Energie, die Fortführung EU-weiter Anstrengungen zu einer verbesserten Energieausnutzung, die Ausarbeitung einer Strategie zur Schaffung einer EU-weiten Infrastruktur für alternative Kfz-Kraftstoffe und die Entwicklung eines europaweiten Systems zur Klassifizierung umweltfreundlicher PKWs und LKWs bis 2005 und Zielvorgaben für deren verstärkte Verwendung bis 2010.

### **3. Aktionsplan Umwelttechnologie**

Im März veröffentlichte die EU-Kommission eine Mitteilung über die „Ausarbeitung eines Aktionsplans für Umwelttechnologie“, um den Arbeitsfortschritt bei der Befragung der „stakeholder“ und erste Arbeitsergebnisse zu präsentieren. Die Kommission will Ende des Jahres einen Aktionsplan Umwelttechnologie vorstellen, der dazu dienen soll, genauere Informationen über erfolversprechende Technologien, Hindernisse und Aktionspunkte zu bekommen. Zur Befragung und Einbeziehung der „stakeholder“ in die Vorbereitungen des Aktionsplans wurde eine Internetseite erstellt.

### **4. Bericht: Geringere Luftverschmutzung in Frankreich, Kfz-Emissionen aber immer noch zu hoch**

Nach dem am 27. Februar vom Ministerium für Ökologie und Nachhaltige Entwicklung veröffentlichten neuen Bericht „Die Entwicklung der Luftqualität in Frankreich“ ist die Luftverschmutzung in Frankreich im Jahr 2002 weiter zurückgegangen, wobei die Emissionen der Hauptschadstoffe erheblich

gesenkt werden konnten. Allerdings seien weitere Anstrengungen zur Reduzierung der Kraftfahrzeugemissionen und der Luftschadstoffe in einigen großen Industriegebieten erforderlich.

Laut dem Bericht sind die Stickoxide stark zurückgegangen; in den meisten französischen Städten sanken die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen in den vergangenen sechs Jahren um etwa 20%. Nur auf den Fernstraßen und in Großstädten mit hoher Verkehrsdichte wie Paris, Lyon und Marseille wurden hinsichtlich der Senkung der NO<sub>2</sub>-Emissionen weder die nationalen noch die EU-Ziele erreicht.

In dem Bericht heißt es, die Abschaffung von verbleitem Benzin seit 1. Januar 2000 habe dazu beigetragen, dass die Bleikonzentration in der Luft um das Dreifache gesunken sei.

Der Bericht enthält Informationen über aktuelle Maßnahmen für effektivere Kontrollen und eine weitere Reduzierung der Feinstpartikel- und Benzolemissionen, die von der Regierung als Ziele mit hoher Priorität bezeichnet werden.

Nach Aussage der Regierung zeigten die Ergebnisse des Luftüberwachungsberichts, dass die jetzigen Maßnahmen erfolgreich seien, wobei die Luftverschmutzung durch Industrie, kommunale Müllverbrennungsanlagen, städtische Heizwerke und Kraftfahrzeuge jedoch weiter reduziert werden müsse.

Zu den Orientierungswerten, die sich Frankreich selbst vorgegeben hat, gehören die Einhaltung der EU-Vorschrift zur 50%-igen Reduzierung der Emissionen von Neuwagen ab 2005 und die Erfüllung internationaler Verpflichtungen gemäß den Änderungsvorschriften zum Übereinkommen über weit-

räumige grenzüberschreitende Luftverschmutzung von 1979, um von 2001 bis 2010 einige Luftschadstoffe um 40% zu senken.

## **5. Frankreich und Deutschland fordern neue EU-Vorschriften**

Auf einem in Potsdam stattgefundenen Gipfeltreffen zwischen dem deutschen Umweltminister Jürgen Trittin und seiner französischen Kollegin Roselyne Bachelot haben Frankreich und Deutschland beschlossen, sich gemeinsam für neue EU-Umweltschutzinitiativen einzusetzen.

Dazu gehören strengere Emissionsvorschriften für Dieselfahrzeuge. Beide Minister wollen bis spätestens 2010 strengere Emissionsstandards einführen. Gemäß den Euro IV-Standards dürfen Dieselfahrzeuge pro Kilometer max. 0,25 g Stickoxide und 0,025 g Partikel emittieren. Die deutsch-französische Initiative sieht im Anschluss daran die Einführung eines noch strengeren Euro V-Standards vor, wobei Minister Trittin keine Angaben darüber machte, wie weit die beiden Länder die nächsten Emissionsstandards verschärfen wollen.

In Deutschland fordert das Bündnis „Kein Diesel ohne Filter“, bestehend aus Umweltverbänden, einem alternativen Automobilclub und dem Umweltbundesamt, seit November Partikelrußfilter für Dieselaautos. Nach Aussage des Bündnisses seien französische Autohersteller führend in der Rußfiltertechnologie. Peugeot und Citroën produzieren bereits einige Dieselaautos mit Rußfiltern. Auf der letzten Genfer Automesse kündigte Renault an, im 2. Vierteljahr 2003 PKWs mit einem neuen Dieselpartikelfiltersystem auf den europäischen Markt zu bringen. Nach Aussage von Minister Trittin könne man mit der heutigen Technologie die Rußpartikel- und Stickoxidemissionen um

99% senken; etwa 270.000 Dieselaautos in Deutschland seien mit Rußfiltern ausgerüstet und würden bereits die strengeren Emissionsstandards einhalten. Er forderte die EU auf, die strengeren Standards jetzt als offiziellen Euro V-Standard anzunehmen, damit Deutschland für dessen schnelle Einführung Steuervergünstigungen gewähren könne.

## **6. Schweden: Luftverschmutzung in den Städten bleibt ein Gesundheitsrisiko**

Nach Aussage der schwedischen Umweltschutzbehörde sei trotz der schnellen Erfolge bei der Reduzierung der Emissionen seit Mitte der 80'er Jahre die Luftqualität in schwedischen Städten und anderen geschlossenen Ortschaften immer noch sehr schlecht und stelle für die Bevölkerung ein Gesundheitsrisiko dar. In Folge dessen „leiden Tausende an Atemproblemen, haben sich andere Krankheiten verschlechtert und stirbt jedes Jahr eine unbekannte Zahl von Menschen“, erklärte die Behörde. In „über der Hälfte“ von 46 im letzten Winter überwachten Städten wurden zu hohe Partikel- und Benzolwerte gemessen. In den größeren Städten waren die Stickoxidemissionen besorgniserregend hoch.

Die Behörde erklärte, der schnelle Fortschritt in den 80'er Jahren durch Maßnahmen wie dem Einbau von Abgaskatalysatoren sei jetzt „abgeflacht“, während der Straßenverkehr weiterhin zugenommen habe.

## **7. Umweltwissenschaftlerin leitet Europäische Umweltagentur**

Die Europäische Umweltagentur hat Jacqueline McGlade zur neuen Exekutivdirektorin ernannt. Sie wurde auf 5 Jahre gewählt und wird ihre Stelle voraussichtlich

am 1. Juni antreten.

Die Umweltwissenschaftlerin McGlade ist zurzeit als Professorial Fellow für den Bereich Umwelteinformatik am *University College, London* zuständig.

## **8. EU-Parlament und Ministerrat beschließen Vorschrift für Freizeitfahrzeuge**

Der EU-Ministerrat und das Europäische Parlament haben Mitte März per Mitentscheidungsverfahren einen Richtlinienvorschlag für Freizeitfahrzeuge angenommen. Dieser muss noch vom Parlament (Mehrheit der abgegebenen Stimmen) und vom Ministerrat (qualifizierte Mehrheit) genehmigt werden.

Der Richtlinienvorschlag enthält Konstruktions- und Bauvorschriften für private Wasserfahrzeuge und regelt die Lärm- und Abgasemissionen der Antriebswerke von Freizeitfahrzeugen und privaten Wasserfahrzeugen, die nicht unter die letzte Vorschrift (94/25/EC) fielen. Außerdem wurden Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Stickoxide (NOx) und Partikel festgelegt.

Der EU-Ministerrat hatte den Grundsatzbeschluss am 22. April 2002 angenommen.

Die wichtigsten, im Schlichtungsverfahren beschlossenen Punkte:

- Ausnahmeregelungen für privatgenutzte Fahrzeuge, historische Originalfahrzeuge und nach Modellen vor 1950 nachgebaute Einzelfahrzeuge.
- Bis zum 31. Dezember 2006 soll die EU-Kommission einen Bericht vorlegen über die Entwicklungsmöglichkeiten noch umweltfreundlicherer Fahrzeuge und die Vorteile eines Systems zur Einhaltung der Grenzwerte im Betrieb

nach dem Vorbild der jedes Jahr durchgeführten technischen Kfz-Inspektion.

- Unter Berücksichtigung des fortschreitenden technischen Wissens und neuer wissenschaftlicher Beweise unterstützt eine Aufsichtsbehörde die EU-Kommission bezüglich der Referenzkraftstoffe und der für Abgas- und Lärmtests anzuwendenden Standards.
- Hinsichtlich Konstruktion und Bauweise gibt es für dampfbetriebene Fahrzeuge eine Ausnahmeregelung.
- Die Umsetzung der Vorschrift in nationale Gesetze soll bis zum 30. Juni 2004 erfolgen; die entsprechenden Maßnahmen sind von den Mitgliedsländern ab 1. Januar 2005 durchzuführen.

## 9. Kraftstoffvorschrift veröffentlicht

Ende März wurde die neue EU-Vorschrift 2003/17/EC über die Qualität von Benzin- und Dieselmotorkraftstoffen (Änderungsvorschlag zur Vorschrift 98/70/EC) veröffentlicht. Sie sieht die Einführung schwefelfreier Kraftstoffe in der EU ab 1. Januar 2005 vor; ab 1. Januar 2009 sollen diese überall erhältlich sein. Eine Überprüfung durch die EU-Kommission (inkl. Festlegung des Zeitraums, ab wann Dieselmotorkraftstoffe mit einem Schwefelgehalt >10 ppm vom Markt genommen werden, andere Treibstoffparameter, Bestimmungen für Biokraftstoffe, Auswirkung metallischer Zusatzstoffe auf die Emissionsreduzierung und Qualität von Dieselmotorkraftstoffen für nichtstraßengebundene Fahrzeuge) läuft bis Ende 2005 und beschließt das Gesetzgebungsverfahren.

## 10. Verkehrssicherheitstest-Vorschriften veröffentlicht

Zwei neue Vorschriften (2003/26/EC und

2003/27/EC) über Verkehrssicherheitstests für Kraftfahrzeuge wurden im April im *Official Journal* veröffentlicht.

Die Vorschrift 2003/27/EC enthält neue Grenzwerte für die in der Vorschrift 96/96/EC beschriebenen Tests, die bei den regelmäßigen Inspektionen von Benzin- und Dieselmotorkraftfahrzeugen durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass die Emissionen unter den zulässigen Höchstwerten bleiben. In der neuen Vorschrift sind die Kfz-Leerlauf- und Hochleerlauf-Emissionstests sowie die Lambda-Sonde- und OBD-Funktionstests beschrieben.

Vorschrift 2003/26/EC fügt die gleichen Bestimmungen der Vorschrift 2000/30/EC hinzu inkl. Stichprobenkontrollen auf der Straße für geschäftlich genutzte Fahrzeuge zur Personen- und Warenbeförderung.

## 11. Hohe NO<sub>2</sub>- und Benzolwerte im Großraum Paris

Das französische Institut zur Überwachung der Luftqualität *Airparif* hat berichtet, dass 60% der Bevölkerung im Großraum Paris Luft von „unbefriedigender“ Qualität einatmet. Die Behörden müssten sofortige Maßnahmen einleiten, um die Stickstoffdioxid- und Benzolemissionen um 50-80% zu reduzieren, wenn die Luftqualität in der Region den bestehenden Gesundheitsstandards entsprechen sollte.

Die jüngsten *Airparif*-Daten wurden innerhalb der letzten drei Jahre im Rahmen des *Life Resolution*-Projekts gesammelt, um die Luftqualität in Städten mit hoher Luftverschmutzung wie Dublin, Madrid, Paris und Rom messen und analysieren zu können. *Life Resolution* ist ein gemeinsames Forschungsprojekt, das von der Europäischen Kommission und den Regierungen von Frankreich, Irland, Italien und Spanien

gemäß der EU-Vorschrift 96/62 *Ambient Air Quality Assessment and Management* finanziert wird, nach der die EU-Mitgliedsländer zur Messung der Luftverschmutzung verpflichtet sind.

Nach Angaben von *Airparif* lagen die pro Jahr gemessenen Stickstoffdioxidwerte im Durchschnitt über den französischen und den WHO-Standards von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft in Wohn- und Geschäftsgebieten, in denen 40% der gesamten Bevölkerung leben.

Die pro Jahr gemessenen durchschnittlichen Benzolwerte überstiegen den französischen Grenzwert von 2 Mikrogramm/Kubikmeter Luft in Wohn- und Geschäftsgebieten, in denen 20% der gesamten Bevölkerung leben.

*Airparif* machte die Kraftfahrzeuge für mehr als die Hälfte aller NO<sub>2</sub>-Emissionen und für einen Großteil der Benzolemissionen verantwortlich.

## **12. Italien erhöht Anreize zum Kauf sauberer Autos**

Die italienische Regierung verkündete am 4. April, sie wolle zum 15. April eine Reihe sehr erfolgreicher Anreize erneut einführen und erweitern, um Autokäufer zum Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge zu ermutigen. Die Anreize sollten ursprünglich nur bis Ende 2002 gelten, wurden jedoch bis Ende März verlängert. Sie waren erfolgreich, denn im Vergleich zu 2001 stieg der Verkauf von Neuwagen im letzten Jahr um 19% und der Verkauf „grüner“ Autos nahm im gleichen Zeitraum um 40% zu. In einer Erklärung des Industrieministeriums hieß es, die Anreize würden „großzügiger“ als früher ausfallen.

Die Steuervergünstigungen und -nachlässe gelten für Autos mit kleineren oder leis-

tungsfähigeren Motoren oder für Autos, die mit hybrider Technologie ausgerüstet sind.

## **13. Generaldirektion Umwelt erläutert Prioritäten für 2003**

Die Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission hat in ihrem Managementplan 2003 verstärkt die vollständige Durchführung der bestehenden europäischen Umweltgesetze betont. In dem Plan sind die Hauptprioritäten für die Strategieziele des 6. EU-Umweltaktionsplans, der bis 2012 läuft, aufgeführt. Darin werden 28 politische Initiativen für 2003 zugesagt. Die meisten sind bereits im Arbeitsprogramm der EU-Kommission für 2003 enthalten, das letzten Herbst veröffentlicht wurde. Der Plan enthält außerdem eine Liste mit 6 Berichten, die in diesem Jahr erstellt werden müssen und anhand derer die Durchführung der bestehenden EU-Umweltpolitik oder -vorschriften überprüft wird.

Zu den Kfz-Maßnahmen gehören:

*Mitteilung über Umweltziele im Transportwesen*

Bewertung der erreichten Ziele hinsichtlich der Auswirkungen des Transportwesens auf die Umwelt.

*Mitteilung über Zukunftstechnologien für saubere Autos*

Antwort auf den Beschluss des Ministerrats nach dem „Kfz-Schmierstoff II“-Bericht. In dem Beschluss wird die EU-Kommission aufgefordert, Kfz-Zukunftstechnologien zu präsentieren, um Prioritäten festlegen zu können.

*Vorschlag über einen Verkehrs- und Umwelt-Berichtsmechanismus (TERM)*

Zur Verbesserung der Statistik soll TERM für Entscheidungsprozesse stärker berücksichtigt und die Finanzierung institutionalisiert werden.

sirt werden.

Zu den weiteren Vorschlägen, die für 2003 in Vorbereitung sind, gehören Mitteilungen über die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von geschäftlich genutzten PKWs, eine Strategie zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen und der Arbeitsfortschrittsbericht über die Stufe II des Europäischen Programms für den Klimawandel.

Außerdem kündigte die Europäische Umweltkommissarin Margot Wallström anlässlich des Weltgesundheitstags am 7. April an, die EU-Kommission werde in Kürze eine spezielle Umwelt- und Gesundheitsstrategie (*Community Strategy for Environment and Health*) vorstellen. Diese solle 2004 auf der Vierten WHO-Ministerkonferenz für Umwelt und Gesundheit in Budapest von den europäischen Gesundheitsministern als Umwelt- und Gesundheitsaktionsplan für Kinder in der europäischen Region (CEHAPE) angenommen werden. Nach Angaben der WHO hätten zwischen den 70'er und 90'er Jahren Asthmaerkrankungen bei Kindern um 200% zugenommen.

#### **14. Einstellung der Europäer zur Umwelt**

EU-Umweltkommissarin Wallström hat die Ergebnisse der Euro-Barometer-Umfrage „Die Einstellung der Europäer zur Umwelt“ vorgestellt. Die Befragung von 16.000 EU-Bürgern hat ergeben, dass Umweltfragen oberste Priorität haben und die Befragten sich über die Hauptursachen der Umweltverschmutzung und die erforderlichen Maßnahmen eine Meinung gebildet haben.

Während menschengemachte Katastrophen an oberster Stelle genannt werden, beschäftigen sich viele Europäer (zwischen 41% und 44%) mehr mit eher traditionellen Problemen wie Luftverschmutzung,

Naturkatastrophen, Wasserverschmutzung und Zerstörung des tropischen Regenwaldes. Bezüglich der zu treffenden Maßnahmen befürworteten 48% schärfere Vorschriften und eine strengere Durchsetzung; 33% der Europäer waren der Meinung, umweltschutzpolitische Maßnahmen seien am effektivsten auf EU-Ebene durchzuführen.

#### **NORD-AMERIKA**

#### **15. CARB schlägt Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Dieselpartikel vor**

Ende Februar veröffentlichte CARB Gesetzesvorschläge zur Reduzierung der Dieselpartikel staatlicher Fahrzeugflotten. Diese Vorschläge sind das dritte „Paket“ von Fahrzeugflottenvorschriften, die CARB im Rahmen des umfassenden Programms zur Senkung des Gesundheitsrisikos durch Dieselemissionen vorgelegt hat. CARB hatte im Oktober 2002 Vorschriften zur Reduzierung der Dieselpartikel städtischer Transitbusse beschlossen und wird im Mai 2003 endgültige Vorschriften zur Verringerung der Dieselpartikel von Müllwagen erlassen. Der Vorschlag zur Reduzierung der Partikel von staatlichen Fahrzeugflotten gilt für alle Diesell-KWs der Modelljahre 1960-2006 über 14.000 Pfund Bruttogewicht, die in städtischem Besitz oder Betrieb sind. Der Gesetzesvorschlag für städtische Fahrzeugflotten basiert auf dem Gesetzesvorschlag für Müllwagenflotten, deren Besitzer sich für eine der drei *Best Available Control Technology*-Varianten (BACT) entscheiden müssen:

- Austausch oder Nachrüstung durch einen Dieselmotor mit einem Partikelaustritt von 0,01 g/pro PS-Motorleistung/Std.,

- Austausch oder Nachrüstung durch einen Motor, der mit alternativem Kraftstoff betrieben wird und den niedrigsten Partikelstandard einhält, oder
- Einbau eines Gerätes zur Reduzierung der Deselemissionen, das dem neuesten Stand der Technik entspricht und für den jeweiligen Motor zugelassen ist.

Der Vorschlag sieht vor, dass die Flottenbesitzer ab 1. Januar 2005 für diese Fahrzeuge Dieselmotoren mit sehr geringem Schwefelgehalt verwenden müssen.

## **16. EPA veröffentlicht Vorschlag für nichtstraßengebundene Fahrzeuge der Stufe 4**

Die US-EPA hat ihren lange erwarteten Vorschlag für nichtstraßengebundene Dieselfahrzeuge und Kraftstoffe veröffentlicht. Da es für diese Fahrzeuge, Motoren und Kraftstoffe bis jetzt nur wenige Regelungen gab und die EPA ähnliche Maßnahmen wie für Straßenfahrzeuge einführen will, wird diese Vorschrift größere Vorteile als alle früheren Vorschriften für nichtstationäre Quellen haben.

Der Vorschlag sieht die stufenweise Einführung verschiedener Partikel- und Stickoxidstandards für unterschiedliche PS-Klassen von 2008 bis 2014 vor. Geplant ist eine über 90%ige Reduzierung der Partikelemissionen (PM) und Stickoxidemissionen (NOx) der meisten Bau-, Landwirtschafts- und Industriefahrzeuge und -ausrüstungen. Für andere Klassen nichtstraßengebundener Dieselfahrzeuge werden die PM-Emissionen zunächst um max. 50% gesenkt; weitere Reduzierungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Außerdem wird der Schwefelgehalt in Dieselmotoren für nichtstraßenge-

gebundene Fahrzeuge von derzeit max. 3000 ppm ab 2007 auf 500 ppm und ab 2010 auf 15 ppm gesenkt.

Mit diesen Standards will man erreichen, dass Dieseloxydationskatalysatoren, Dieselpartikelfilter und NOx-Adsorber in großem Umfang verwendet werden (wie unten beschrieben).

- 2008 – vorläufige PM-Standards bei Verwendung von Dieseloxydationskatalysatoren (DOCs) für Motoren unter 75 PS
- 2011-2013 PM-Standards bei Verwendung von Filtern für Motoren über 25 PS
- 2011-2014 NOx-Standards bei Verwendung von NOx-Adsorbieren für Fernstraßenfahrzeugmotoren über 75 PS
- Technologie-Überprüfung 2007: Partikelabscheider für Motoren <25 PS und NOx-Adsorber für Motoren <75 PS
- EPA-Verpflichtung: Übergangsbestimmungen für Lokomotiven und Schiffsmotoren bis Frühling 2004, Bundesgesetz bis 2007
- ABT-Programm auf der Grundlage der bestehenden Vorschriften für nichtstraßengebundene Fahrzeuge Stufe 2/3 und HD 2007
- Flexibilitätsprogramm für Ausrüstungshersteller aufgrund der bestehenden Vorschrift für nichtstraßengebundene Fahrzeuge Stufe 2/3

## **17. Kanada schlägt neue Vorschriften für Kleinmotoren-Emissionen vor**

*Environment Canada* erklärte am 29. März, die Gesetzesvorschläge zur Begrenzung der Emissionen von kleinen Benzinmotoren für Rasenmäher, Kettensägen und Schneeschleudern habe Auswirkungen auf die

Treibhausgasemissionen und andere Schadstoffe von Geländewagen. Die *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* werden mit den US-EPA-Standards für kleine, durch Zündkerzenfunken gezündete Benzinmotoren harmonisiert und sollen 2005 und für Modelljahre ab 2005 in Kraft treten.

Durch diese Vorschriften sollen die Kohlenwasserstoff-, Stickoxid- und Kohlenmonoxidemissionen sowie einige Giftstoffe (inkl. flüchtige organische Verbindungen) reduziert bzw. überwacht werden.

Obwohl derzeit keine Vorschriften existieren, gibt es seit 1999-2000 Memoranden zwischen *Environment Canada* und 19 Herstellern handbetriebener Maschinen und Motoren. Darin haben sich diese Firmen freiwillig verpflichtet, kleine, durch Zündkerzenfunken gezündete Benzinmotoren zu liefern, die die US-EPA-Emissionsstandards der Phase 1 einhalten.

Die Gesetzesvorschläge betreffen Hersteller, Händler oder Importeure kleiner, durch Zündkerzenfunken gezündeter Motoren und Maschinen und gelten für Rasen- und Gartenmaschinen wie Heckenscheren, Strauchschneider, Rasenmäher, Gartentraktoren und Schneeschleudern, für kleine Industriemaschinen wie Generatoren, Schweißgeräte und Druckreiniger sowie für kleine Holzfallmaschinen wie Kettensägen, Holzspalt- und Schneidemaschinen.

Sollten die Gesetzesvorschläge in Kraft treten, prognostiziert die Wirksamkeitsanalyse eine erhebliche Reduzierung der Emissionen kleiner Motoren bis 2025:

Kohlenwasserstoff	46,9%
NOx	20,1%
CO	0,7%

Kohlendioxid	8,9%
Azetaldehyd	48,6%
Akrolein	48,5%
Benzol	44,7%
1,3-Butadien	45,8%
Formaldehyd	48,2%
PM10	3,3%

## ASIEN-PAZIFIK-RAUM

### 18. Shanghai führt Euro 2-Kfz-Emissionsstandards ein

Shanghai hat am 1. März ein neues System von Kraftfahrzeug-Emissionsstandards auf der Grundlage der Euro II-Kfz-Standards eingeführt. Die Vorschriften gelten für PKWs in der Stadt. Alle Neuwagen müssen einen Emissionstest machen; bei Nichteinhaltung der strengeren Standards erhalten sie keine Betriebserlaubnis, erklärte das Umweltschutzamt von Shanghai.

Die in der EU-Vorschrift 94/12/EEC festgelegten Euro II-Standards begrenzen die Kraftfahrzeugemissionen von Kohlenmonoxid auf 2,2 g/km und von Kohlenwasserstoff plus Stickoxid auf 0,5 g/km. Bis 2004 sollen in ganz China die neuen Emissionsstandards gelten.

Als Teil der Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung vor den Olympischen Spielen 2008 hat Beijing am 1. Januar die Euro II-Kfz-Emissionsvorschriften eingeführt. Shanghai, kürzlich zum Gastgeber der Weltausstellung 2010 gewählt, folgt diesem Beispiel.

Nach Aussage von städtischen Beamten gelten die neuen Standards zunächst für kleine PKWs und später für LKWs. Der Einführungstermin für LKWs wurde noch nicht festgelegt.

## 19. Japan will ab 2005 Umweltsteuern einführen

Das japanische Umweltministerium hat angekündigt, ab 2005 Umweltsteuern einzuführen und in diesem Sommer Gespräche mit anderen Ministerien und der regierenden Liberal-Demokratischen Partei aufzunehmen.

Das Ministerium beauftragte später eine *ad hoc*-Arbeitsgruppe, die aus seinem wichtigsten Beratungsorgan, dem Zentralen Umwelttrat, hervorgegangen war, die Details der Umweltsteuer zu besprechen. Im Anschluss an öffentliche Anhörungen wird dieser Ausschuss sich bis Juli mit Themen wie Steuersätzen und Verwendung von Steuereinnahmen befassen.

## 20. Australischer Autosektor legt Ziel zur Kraftstoffeinsparung fest

Als Beitrag zur Senkung der Kohlendioxidemissionen hat die australische Autoindustrie angekündigt, den Kraftstoffverbrauch neuer PKWs bis zum Jahr 2010 um ca. 18% zu reduzieren. Nach Aussage der *Federal Chamber of Automotive Industries* sei auf freiwilliger Basis als Ziel festgelegt worden, den Kraftstoffverbrauch für Neuwagen von 8,28 Liter/100 km (Stand von 2001) bis zum Jahr 2010 auf 6,8 Liter/100 km zu senken.

## 21. Südkoreanisches Ministerium hebt ab 2005 Verbot für Dieselaautos auf

Das Umweltministerium hat das Verbot, Dieselaautos in Südkorea zu verkaufen, wieder zurückgenommen. Nach dessen Aussage sollen ab 2005/2006 die Emissionsstandards für Dieselaautos an die europäischen Standards angepasst werden, damit die Autohersteller Dieselfahrzeuge auf den südkoreanischen Markt bringen können. Die jetzigen, im Oktober 2000 eingeführten südkoreani-

schen Standards sind so streng, dass sie mit den bestehenden Dieselmotoren/Fahrzeugtechnologien nicht eingehalten werden können – ein wirksames Mittel, um Dieselaautos aus dem Verkehr zu ziehen.

Nach Angaben des Umweltministeriums hat Seoul die stärkste Luftverschmutzung von allen OECD-Ländern. Ende 2001 wurden Partikelemissionen (PM) von 71 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen. Die Stickstoffdioxidwerte in Seoul waren mit 0,037 ppm die dritthöchsten hinter Moskau (0,058 ppm) und Bratislava (0,047 ppm).

## KÜNFTIGE KONFERENZEN

### Symposium 'Keramik im Fahrzeugbau'

6-7 May 2003, Mercedes Forum Stuttgart

Anmeldung an +49 2203 966480 oder an [info@dkg.de](mailto:info@dkg.de)

*Eine Veranstaltung des Fachausschusses Werkstoffanwendung der Deutschen Keramischen Gesellschaft e.V.*

### 24th International Vienna Motor Symposium

15-16 May 2003, Conference Center Hofburg, Vienna, Austria

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

*The symposium will cover Latest Results in Worldwide Engine Development, Future Legislation, New Engines and Fuels, Components, Electronics, Drive Train.*

### Hart World's Fuel Conference - Europe

19-21 May 2003, Brussels

Details from Tim Lloyd Wright at +46 31 971448, [tim@timlloydwright.com](mailto:tim@timlloydwright.com)

*European refining and automotive issues.*

## **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*

## **Engine Expo 2003**

3-5 June 2003, Messe Stuttgart, Germany

Details from: <http://www.engine-expo.com/>

*Exhibition covers engine design, testing, components and manufacturing.*

## **9th International Inhalation Symposium Effects of Air Contaminants on the respiratory Tract – Interpretations from Molecules to Meta Analysis**

11-14 June 2003, Hanover, Germany

Sponsored by Fraunhofer Institute and US EPA, National Health and Environmental Effects Research Laboratory

Details from +49 511 5350120, [sekretariat@ita.fhg.de](mailto:sekretariat@ita.fhg.de)

*The symposium is to foster a multidisciplinary approach to solving problems in inhalation toxicology and will focus on particles themselves and on particles as components of complex mixtures of air pollutants.*

## **“Transport and Air Pollution” and “Environment & Transport” – International Scientific Symposia**

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

Details from:

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

## **Engine Emissions Measurement**

23-27 June 2003, The University of Leeds, UK

*A short course to explain the function of on-line gas analysis and emission measurements from gas turbine, diesel and spark ignition engines.*

More info from:

[www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/sc.htm](http://www.leeds.ac.uk/fuel/shortc/sc.htm)

## **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>

*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.*

## **European Congress on Advanced Materials and Processes - Euromat 2003**

1-5 September 2003, Lausanne, Switzerland

Organised by Deutsche Gesellschaft für Materialkunde e.V. The full call for papers is available on the conference website: <http://www.euromat2003.fems.org>

## **6th International Congress on Catalysis and Automotive Pollution Control (CAPoC6)**

22-24 October 2003, Brussels

Details from Prof. N Kruse at ULB ([nkruse@ulb.ac.be](mailto:nkruse@ulb.ac.be)) or from CAPoC6 web site:

<http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/capoc6/index.html>

*Covers applications and requirements of catalysis in automotive (including cars, light and heavy duty vehicles) emission control, including catalyst technologies, fuel cell catalysis, materials for catalysts, washcoat and fuel-borne catalysts, particulate emission control, lean NOx emission control, unregulated pollutants, integrated emission control systems and alternative fuel technologies.*

## **World Automotive Congress FISITA 2004**

23-27 May 2004, Barcelona, Spain

Call for papers, deadline for abstracts is 31 May 2003, more on [www.fisita2004.com](http://www.fisita2004.com)

*FISITA is a global conference on automotive technology with a session on 'vehicles and the environment' dealing with, amongst other topics, emissions.*