

N^{AECC}ewsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Mai – Juni 2002

INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG

Inhalt

| | |
|--|---|
| EUROPA..... | 2 |
| 1. Dritte Lesung der Motorrad-Vorschrift im Parlament..... | 2 |
| 2. Dänisches Parlament ratifiziert Kyoto-Protokoll..... | 2 |
| 3. EU erreicht CO ₂ -Stabilisierungsziel trotz neuem Anstieg..... | 2 |
| 4. EU ratifiziert Kyoto-Protokoll über Globale Erwärmung | 2 |
| 5. AECC-Diesel-LKW-Bericht auf FISITA 2002 | 3 |
| 6. Neue schwedische Studie zeigt Vorteile von PM-Filtern..... | 4 |
| NORD-AMERIKA..... | 5 |
| 7. EPA-Dieselemissionsstandards bestätigt | 5 |
| 8. Bericht über gesundheitliche Auswirkungen von PM-Emissionen in Los Angeles | 5 |
| 9. Sauberere Dieselfahrzeuge, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen, könnten 8.500 Leben retten..... | 6 |
| 10. EPA-Bericht: Motorhersteller und Raffineriebetreiber können US-Diesel-vorschrift einhalten | 6 |
| 11. CARB beschließt strengere PM-Luftqualitätsstandards | 6 |
| ASIEN-PAZIFIK-RAUM..... | 7 |
| 12. Japanische Regierung verspricht Kauf von Brennstoffzellen-Autos | 7 |
| 13. Japan ratifiziert Kyoto-Protokoll und fordert andere auf, seinem Beispiel zu folgen; Australien sagt "Nein" | 7 |
| 14. Beijing führt Euro 2-Standards ein Jahr früher ein..... | 7 |
| AFRIKA | 8 |
| 15. Aktionsplan entwickelt für die Abschaffung von verbleitem Benzin in Ostafrika | 8 |
| ALLGEMEINES | 8 |
| 16. Überprüfung der Welt-Kraftstoff-Charta: Konzentration auf die Abschaffung von Blei | 8 |
| KÜNFTIGE KONFERENZEN | 9 |

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, Web: <http://www.aecc.be>

EUROPA

1. Dritte Lesung der Motorrad-Vorschrift im Parlament

Auf seiner Plenarsitzung Ende Mai hat das Europäische Parlament nach erfolgter Schlichtung die von Parlament und Ministerrat beschlossene Vorschrift zur Reduzierung der Motorrademissionen angenommen, mit deren Hilfe "neue Motorräder so sauber wie Neuwagen seit 2000 werden sollen".

Die im März beschlossene und jetzt angenommene Vereinbarung soll dazu dienen, das Schlüsselziel des Parlaments zu erreichen, nach den ersten vorgeschriebenen Grenzwerten für 2003 verbindliche Emissionsgrenzwerte ab 2006 einzuführen. Die parlamentarischen Verhandlungspartner hatten vereinbart, während eines Übergangszeitraums als Grundlage für die Grenzwerte ab 2006 in zwei parallel durchzuführenden Testzyklen die Emissionen zu messen.

Berichtersteller Bernd Lange (PES, D) begrüßte die vereinbarte neue Vorschrift als "guten Kompromiss zur Verbesserung der Luftqualität in Europa". Obwohl Zwei- und Dreiradfahrzeuge nur 2 bis 3% des gesamten Verkehrsaufkommens in Europa ausmachen, so Lange, verursachen sie derzeit 15% aller Kohlenwasserstoffemissionen im Verkehrssektor. Das neue Gesetz beinhaltet außerdem Maßnahmen zur Verhinderung von Manipulationen an Geräten zur Emissionsreduzierung, Lebensdauerkriterien und Standards für Drei- und Vierräder.

2. Dänisches Parlament ratifiziert Kyoto-Protokoll

Das Dänische Parlament hat mit großer Mehrheit das Kyoto-Klimaschutzabkommen ratifiziert, das Dänemark verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen bis 2012 erheblich zu reduzieren. Dänemark hat am 1. Juli die wechselnde sechsmonatige EU-Präsident-

schaft übernommen.

Mit der Abstimmung im dänischen Parlament haben laut UN-Daten 55 Länder das Kyoto-Abkommen ratifiziert, insgesamt fehlen jedoch noch 55% der CO₂-Emissionen (siehe Punkt 4 unten).

3. EU erreicht CO₂-Stabilisierungsziel trotz neuem Anstieg

Die Europäische Union arbeitet weiter an der Erfüllung ihrer Langzeitverpflichtung zur Stabilisierung der Kohlendioxidemissionen (CO₂) – das Treibhausgas, welches der Hauptverursacher für die weltweite Klimaänderung ist – auf den Werten von 1990 bis zum Jahr 2000, obwohl ein Emissionsanstieg im letzten Jahr des Zeitraums zu verzeichnen war. Laut der jüngsten Emissionsstatistik der Europäischen Umweltbehörde waren die gesamten CO₂-Emissionen der 15 EU-Mitgliedsländer in 2000 um 0,5% niedriger als 10 Jahre früher.

Allerdings stiegen die CO₂-Emissionen und andere Treibhausgasemissionen in den EU-Ländern zwischen 1999 und 2000, dem letzten Jahr, für das EU-weite Daten zur Verfügung stehen. Auf CO₂ entfallen etwa 80% aller Treibhausgasemissionen in der EU. Die CO₂-Emissionen alleine genommen stiegen zwischen 1999 und 2000 um 0,5%, während die Emissionen von CO₂ und fünf anderen im Kyoto-Protokoll geregelten Gasen insgesamt um 0,3% stiegen.

Gemäß dem Kyoto-Protokoll muss die EU bis zu den Jahren 2008-2012 ihre kombinierten Emissionen der sechs Treibhausgase um 8% unter die Werte von 1990 senken. Laut jüngsten Statistiken lagen in 2000 die gesamten EU-Treibhausgasemissionen 3,5% unter den Werten von 1990.

4. EU ratifiziert Kyoto-Protokoll über Globale Erwärmung

Die EU-Umweltminister haben versprochen,

das Kyoto-Abkommen Ende Mai vor dem im September in Johannesburg stattfindenden Gipfeltreffen über dauerhafte Energie zu ratifizieren. Seit dem Ausstieg der Vereinigten Staaten aus dem Kyoto-Abkommen im letzten Jahr hat die EU versucht, andere Industrieländer wie Russland, Kanada und Japan zur Ratifizierung des Abkommens zu bewegen.

Bei einer Zeremonie im UN-Hauptquartier in New York bestätigten Vertreter aller 15 EU-Länder und die Europäische Kommission, dass ihre nationalen Gesetzgebungsorgane das Kyoto-Protokoll angenommen haben. UNO-Generalsekretär Kofi Annan pries die Ratifizierungen als "gute Nachricht für die ganze Welt", während die EU-Umweltkommissarin Margot Wallström die Zeremonie "einen historischen Augenblick bei den weltweiten Anstrengungen im Kampf gegen die Klimaveränderung" nannte.

Um in Kraft treten zu können, muss das Abkommen von mindestens 55 Ländern ratifiziert werden, die 55% aller Kohlendioxidemissionen (CO₂) der Industriestaaten repräsentieren. 70 Länder haben bereits ratifiziert, womit 26,6% der Emissionen der Industriestaaten repräsentiert sind. Von den 41 Ländern, die das Abkommen unterzeichnet aber noch nicht ratifiziert haben, hat Japan angekündigt, es werde in Kürze ratifizieren (siehe Punkt 13); man erwartet, dass Russland bis Ende des Jahres ratifiziert und somit die erforderlichen 55% zum Inkrafttreten des Protokolls erreicht sind.

5. AECC-Diesel-LKW-Bericht auf FISITA 2002¹

Ein gemeinsamer AECC/Ricardo-Bericht wurde Anfang Juni auf dem Welt-Autokongress FISITA 2002 in Helsinki präsentiert.

In dem Bericht wurden die Ergebnisse eines Demonstrationsprogramms für Diesel-LKW vorgestellt. Mit Hilfe des in einem unveränderten LKW der Euro III-Serie eingebauten Systems zur Emissionsreduzierung (Dieselpartikelfilter auf Katalysator-Basis + Selektive Katalysator-Reduzierung + Reinigungskatalysator) konnten die Emissionsgrenzwerte für 2008 (Euro V) mit einer Marge von über 50% nach 1000 Stunden inklusive "Falschtanken" mit einem Kraftstoff mit hohem Schwefelgehalt erreicht werden. Die Partikelemissionen sanken bei den Europäischen LKW-Testzyklen nach 1000 Stunden um etwa 85%. Die Emissionen von Aldehyden, Ammoniak und Nitro-Polyaromatischen Kohlenwasserstoffen wurden auf ganz geringe Werte reduziert.

Kopien des FISITA-Berichts können bei der AECC angefordert oder von der AECC-Website <http://www.aecc.be> downgeloaded werden.

¹ "Investigation of the Feasibility of Achieving Euro V Heavy-Duty Diesel Emission Limits with Advanced Emission Control Systems", R.A. Searles, D. Bosteels, C.H. Such, A.J. Nicol, J.D. Andersson, C.A. Jemma, FISITA Paper F02E310 (Helsinki 2002)

6. Neue schwedische Studie zeigt Vorteile von PM-Filtern²

Der Transportsektor ist einer der Hauptverursacher der Luftverschmutzung; Diesel-PKWs wurden auf Partikelemissionen untersucht. Da immer mehr Dieselfahrzeuge auf den meisten europäischen Märkten verkauft werden (über 30% in der EU in 2001), ist diese Frage wichtiger geworden. In Schweden jedoch ist der Verkauf in den letzten 3 Jahren langsam zurückgegangen und scheint sich jetzt auf etwas über 5% stabilisiert zu haben. Ein erhöhter Marktanteil von Dieselautos ist eine Möglichkeit für die Autohersteller, ihre Verpflichtungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen künftig einhalten zu können.

Da es relativ wenig Daten über unregelmäßige Emissionen von modernen Dieselfahrzeugen gibt, war es von besonderem Interesse, solche Daten zu bekommen. Und es erschien auch wichtig, diese Daten mit Daten moderner Benzinautos zu vergleichen.

Für die Untersuchung wählte man folgende vier Fahrzeuge aus:

- Einen dieselbetriebenen Peugeot 307 2,0 HDi FAP (mit Partikelfilter)
- Einen dieselbetriebenen VW Golf 1,9 TDI (ohne Partikelfilter)
- Einen benzinbetriebenen Peugeot 307 mit 1,6-Liter-Motor
- Einen benzinbetriebenen VW Golf mit 1,6-Liter-Motor

Diese Autos wurden gemäß dem NEDC-Zyklus bei Umgebungstemperaturen von

+22°C und -7°C getestet. Zusätzlich wurde noch der US06-Zyklus mit einem aggressiveren Fahrverhalten als der NEDC-Fahrzyklus verwendet. Zum Schluss wurde das Überholen eines LKWs simuliert, um Daten bei Vollbelastung zu erhalten. Es wurden Messungen von geregelten und verschiedenen unregelmäßigen Emissionskomponenten inklusive Luftschadstoffe und Partikelgrößenverteilung durchgeführt.

Die Ergebnisse der HC-Emissionen zeigen, dass die Werte der Benzinautos allgemein wesentlich höher ausfielen als die ihrer dieselbetriebenen Gegenstücke. Außerdem wurden die HC-Emissionen der Benzinautos stärker von der Umgebungstemperatur beeinflusst als bei den Dieselfahrzeugen. Die Verwendung fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der Kaltstartemissionen könnte die HC-Werte in Zukunft wesentlich verringern. Die geringeren HC-Emissionen der Dieselautos weisen allgemein auch auf geringere Emissionen flüchtiger toxischer organischer Verbindungen hin.

Die Ergebnisse der NO_x-Emissionen – die allgemein als eines der größten Probleme bei Dieselautos gelten – bestätigten die Erwartungen in Richtung auf verbesserte Dieselfahrzeuge. Benzinautos nutzen die Reduzierung der NO_x-Emissionen in einem Dreiwege-Katalysator (TWC) aus, während die Oxidationskatalysatoren von Dieselfahrzeugen kaum Auswirkung auf die NO_x-Emissionen haben. Der Bericht stellte bei Dieselfahrzeugen wesentlich höhere NO_x-Werte bei einer niedrigeren Umgebungstemperatur fest.

² "Environmental and Health Impact from Modern Cars: A comparison between two petrol and two diesel cars with varying emission control technology", A report for the Swedish National Road Administration Ecotraffic ERD3 AB, Peter Ahlvik

Wie erwartet, waren die Partikelwerte beim Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter am höchsten, obwohl die Emissionen dieses Autos unter dem Euro IV-Grenzwert lagen. Die Partikelemissionen des Dieselfahrzeugs mit Partikelfilter waren generell niedriger als bei den Benzinautos. Die Benzinfahrzeuge hatten höhere Partikelwerte bei niedriger Umgebungstemperatur als bei "normaler" Testtemperatur. Allerdings waren die Werte bei niedriger Temperatur erheblich niedriger als bei früheren Testergebnissen, was auf eine beachtliche Verbesserung in diesem Bereich schließen lässt.

Partikelzahl und Partikelgrößenverteilung wurden mit einem elektrischen Niederdruck-Stoßkörper (ELPI) gemessen. Dieses Gerät misst die Partikelzahl in 12 Stufen bei einer aerodynamischen Partikelgröße zwischen 7 nm und 6 µm und kann Partikelemissionen in Echtzeit messen.

Die Partikelzahl beim NEDC-Testzyklus war beim Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter am höchsten. Die Werte der Benzinautos lagen etwa zwei Größenordnungen darunter. Das Dieselfahrzeug erreichte mit Partikelfilter die niedrigsten Werte, d.h. etwa eine Größenordnung unter den Benzinautos.

Beim US06-Zyklus stieg die Partikelzahl im Vergleich zu den Ergebnissen beim NEDC-Zyklus für Benzinautos erheblich in etwa der gleichen Höhe wie beim Dieselfahrzeug ohne Partikelfilter. Die Werte beim Überholen waren für die Benzinfahrzeuge niedriger als beim US06-Zyklus. Bei beiden Testzyklen wies das Dieselfahrzeug mit Partikelfilter eine sehr geringe Partikelzahl auf, d.h. mehrere Größenordnungen unter den anderen Fahrzeugen.

Das Ozonbildungspotenzial der Dieselfahrzeuge war allgemein kleiner als das ihrer benzinbetriebenen Gegenstücke, vor allem wegen ihrer wesentlich geringeren HC-Emissionen.

Die Ergebnisse des Krebsrisiko-Index zeigen, dass die Werte der in dieser Studie getesteten Autos erheblich niedriger ausfielen als bei alten Wagen. Bei Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter waren die Partikelemissionen der Hauptfaktor für das Krebsrisiko. Die virtuelle Beseitigung der Partikelemissionen durch die Verwendung eines Partikelfilters hatte beträchtliche Auswirkung auf den Krebsrisiko-Index.

NORD-AMERIKA

7. EPA-Dieselemissionsstandards bestätigt

Ein US-Bundesgericht hat ein Gesetz der Clinton-Administration generell bestätigt, das eine schnelle und dramatische Reduzierung der Emissionen von großen LKWs und Bussen vorsieht, die für Tausende von vorzeitigen Todesfällen und Erkrankungen verantwortlich sind. Die Bush-Administration steht voll hinter den verschärften Gesetzen.

Nach diesen Vorschriften müssen die Raffineriebetreiber ab 2006 fast schwefelfreien Dieselmotortreibstoff produzieren. Ab 2007 gelten für die Hälfte der neuen LKWs strengere Emissionsstandards. Bis 2010 wird es Vorschriften für alle neuen Dieselfahrzeuge geben.

8. Bericht über gesundheitliche Auswirkungen von PM-Emissionen in Los Angeles

Schätzungsweise 3.500 Menschen sterben pro Jahr im Kreis Los Angeles an den Auswirkungen des Einatmens feiner Partikel, heißt es in einem Bericht der Umweltschutzgruppe. Der Kreis erleide jährlich einen wirtschaftlichen Verlust von 1,7 Millionen Krankheitstagen bei 217.000 Asthmaanfällen, so der Bericht.

9. Sauberere Dieselfahrzeuge, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen, könnten 8.500 Leben retten

Die Bush-Administration sollte strenge Bundes-Emissionsstandards für Bulldozer, landwirtschaftliche Traktoren und andere Dieselfahrzeuge, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen, verabschieden, um 8.500 vorzeitige Todesfälle und 180.000 Asthmaanfalle jährlich zu verhindern, heißt es in einem neuen Bericht, der für die *State and Territorial Air Pollution Program Administrators* und die *Association of Local Air Pollution Control Officials* erstellt wurde.

In dem Bericht wurde die US-Umwelt-schutzbehörde EPA aufgefordert, die Emissionen von Fahrzeugen, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen, um mehr als 90% zu reduzieren.

Die EPA und das *Office of Management Budget* haben ihre Zusammenarbeit zur Ausarbeitung neuer Vorschriften zur Senkung der Emissionen von Dieselfahrzeugen, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen, angekündigt. Nach Aussage beider Behörden habe die Reduzierung der Schadstoffe dieser Fahrzeuge für die Regierung "oberste Priorität für die Umwelt"; der auszuarbeitende Vorschlag "werde nicht nur neue Geräte zur Emissionsreduzierung für Neuwagen beinhalten, sondern auch Senkungen des Schwefelgehalts, die wahrscheinlich erforderlich sind, damit diese Systeme wirksam funktionieren können".

10. EPA-Bericht: Motorhersteller und Raffineriebetreiber können US-Dieselvorschrift einhalten

Die US-Dieselmotorhersteller und benzinproduzierenden Raffineriebetreiber sollten in der Lage sein, die Bundesstandards für 2006/2007 zur Reduzierung des Schwefelgehalts in Dieselmotorkraftstoff einzuhalten, heißt es in einem neuen Bericht der EPA. Die US-

Ölindustrie hatte sich beklagt, das Erreichen des von der EPA festgesetzten Ziels, den Schwefelgehalt in Dieselmotorkraftstoff um 97% auf 15 ppm zu senken, werde sie vor große Probleme stellen.

Die Raffineriebetreiber müssen die Produktion von saubererem Dieselmotorkraftstoff ab 2006 aufnehmen. Grosse LKWs, Busse und andere Schwerfahrzeuge mit Motoren, die Kraftstoff mit sehr geringem Schwefelgehalt benötigen und sehr strengen PM-Vorschriften genügen, müssen bis 2007 auf dem Markt sein; bis 2010 sind die NOx-Emissionen noch weiter zu senken.

Nach Aussage der EPA planen die Motorhersteller die Verwendung bereits bestehender Technologie für den Bau von Motoren mit Spezialfiltern, die saubereren Dieselmotorkraftstoff benötigen. "Obwohl noch viel Zeit bleibt, sagte uns jeder große Motorhersteller, den wir besuchten, man erwarte, ab 2007 Produkte herstellen zu können, die den Emissionsvorschriften entsprechen," so die EPA.

11. CARB beschließt strengere PM-Luftqualitätsstandards

Der Kalifornische Luftressourcen-Ausschuss (CARB) beschließt neue, strengere Standards für gesundheitsschädliche Partikel (PM).

"Das ist ein wichtiger Schritt, denn diese Partikel sind ein ernstes Gesundheitsrisiko, vor allem für Kleinkinder, Kinder, Ältere und Menschen mit bestehenden Herz- und Lungenproblemen," sagte der CARB-Vorsitzende Dr. Alan Lloyd.

Nach CARB-Berechnungen sollten durch die neuen Standards vorzeitige Todesfälle um etwa 6.500 pro Jahr verringert werden.

Die Änderungen der neuen PM-Luftqualitätsstandards sind folgende:

- Der nicht zu überschreitende PM10-

Jahresmittelwert wurde von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) auf $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesenkt.

- Der nicht zu überschreitende neue Jahresmittelwert für PM 2,5 beträgt $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die möglichen gesundheitlichen Auswirkungen der Aufnahme von Partikeln sind erheblich, besonders für empfindliche Menschen. Dazu gehören: vorzeitige Todesfälle, mehr Krankenhauseinweisungen wegen Herz-Lungenbeschwerden, akuter und chronischer Bronchitis.

Die neuen Ziele zur Verbesserung der Luftqualität werden Ende des Jahres oder Anfang nächsten Jahres umgesetzt, sobald der Überprüfungsprozess für neue Vorschriften in Kalifornien abgeschlossen sein wird.

ASIEN-PAZIFIK-RAUM

12. Japanische Regierung verspricht Kauf von Brennstoffzellen-Autos

Die japanische Regierung hat versprochen, zur Förderung neuer Technologien ab nächstem Jahr Brennstoffzellen-Autos zu kaufen, erklärte Premierminister Junichiro Koizumi auf einer Pressekonferenz nach Ablauf des ersten Regierungsjahres.

Brennstoffzellen-Autos, die mittels Wasserstoff Elektrizität erzeugen, emittieren nur Wasser aus dem „Auspuff“, sind aber sehr teuer. In der Industrie besteht noch keine Einigung über den Transport und die Lagerung von Wasserstoff-Kraftstoff sowie über die Entwicklung einer Infrastruktur zur Wasserstoff-Versorgung. Die großen Autohersteller werden die ersten Fahrzeuge bis 2003 und 2004 auf den Markt bringen; für „Otto Normalverbraucher“ sind sie jedoch zu teuer und werden wohl erst in einigen Jahrzehnten zum „mainstream“ gehören.

13. Japan ratifiziert Kyoto-Protokoll und fordert andere auf, seinem Beispiel zu folgen; Australien sagt „Nein“

Japan hat das Kyoto-Protokoll über Globale Erwärmung ratifiziert, das es auf der Klimakonferenz der Vereinten Nationen 1997 unterzeichnet hatte und erklärte, es werde andere Länder wie Russland und die Vereinigten Staaten auffordern, seinem Beispiel zu folgen. Japan hat versprochen, seine Emissionen um 6% zu senken.

In einem ähnlichen Entwicklungsprozess hat Australien erklärt, es werde das Abkommen nicht ratifizieren.

14. Beijing führt Euro 2-Standards ein Jahr früher ein

In der chinesischen Hauptstadt treten die Euro 2-Kfz-Emissionsstandards ab 1. Januar 2003 in Kraft – ein Jahr vor dem vorgeschriebenen Termin für die landesweite Einführung. 2001 wurden in Beijing die von der Weltgesundheitsorganisation festgelegten Luftschadstoff-Standards für sicheres Atmen länger als ein halbes Jahr überschritten, wobei die Autoabgase zu einem großen Teil dazu beitrugen; zwei Drittel der Stickstoff-Dioxid- und Kohlenwasserstoffemissionen in der Luft von Beijing gehen nach Angabe der amtlichen Zeitung *China Daily* auf deren Kosten.

In Beijing fahren 1,7 Millionen Autos, und diese Zahl werde auf 3 Millionen ansteigen, wenn Beijing Gastgeber für die Olympischen Spiele wird, so die Zeitung. Chinesische Regierungsbeamte hatten 2001 angekündigt, ab 2004 werde mit der landesweiten Einführung der Euro 2-Standards begonnen. Im November begann China mit der Ausweitung von Steuernachzahlungen für Autohersteller, deren Fahrzeuge bereits den Standards entsprachen.

AFRIKA

15. Aktionsplan entwickelt für die Abschaffung von verbleitem Benzin in Ostafrika

91 Teilnehmer als Vertreter der Regierungen, des privaten Sektors und der bürgerlichen Gesellschaft trafen sich in Nairobi/Kenia vom 5. bis 7. Juni 2002 zur Entwicklung eines Aktionsplans zur Abschaffung von verbleitem Benzin in Ostafrika.

Die Teilnehmer empfahlen dringend zu treffende Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung der Abschaffung von verbleitem Benzin.

Zur Überwachung des Fortschritts bei der Durchführung dieses Aktionsplans wird eine von der UNEP organisierte Überprüfung in der zweiten Hälfte des Jahres 2003 (oder in der ersten Hälfte des Jahres 2004) in Verbindung mit dem Treffen der afrikanischen Umweltminister stattfinden.

ALLGEMEINES

16. Überprüfung der Welt-Kraftstoff-Charta: Konzentration auf die Abschaffung von Blei

Im Namen von Auto- und Motorherstellern auf der ganzen Welt hat der Welt-Kraftstoff-Charta-Ausschuß den letzten Entwurf der Welt-Kraftstoff-Charta ausgearbeitet. Die Charta wurde 1998 gegründet, um ein größeres Verständnis für die erforderliche Kraftstoffqualität von Kfz-Technologien zu fördern und um die weltweite Kraftstoffqualität gemäß den Fahrzeug-Erfordernissen zu harmonisieren.

Regionen in Asien, Europa und Nord-Amerika beschlossen und arbeiten weiter an strengeren neuen Vorschriften zur Reduzierung der Kfz-Emissionen und Senkung des Kraftstoffverbrauchs. Um diesen Erfordernissen gerecht zu werden, haben Auto- und Motorhersteller aufgrund vorliegender For-

schungsergebnisse beschlossen, dass der Schwefelgehalt in Benzin- und Dieselmotorkraftstoff dramatisch reduziert muss, um mittels fortschrittlicher und künftiger Kfz-Technologien diese neuen Vorschriften einhalten zu können. Die strengste dieser Vorschriften führte dazu, eine Empfehlung für schwefelfreie Kraftstoffe der Klasse 4 auszusprechen, die vom Ausschuss 2000 angenommen wurde.

Während viele Länder in der ganzen Welt damit begonnen haben, Maßnahmen zur Reduzierung des Schwefelgehalts in Benzin- und Dieselmotorkraftstoff zu treffen, darf in über 100 Ländern auf dem ganzen Globus weiterhin verbleites Benzin verwendet werden. Bleihaltiges Benzin ist ein ernstes, direktes Risiko für die Bevölkerungsgesundheit und blockiert die Einführung von Systemen zur Reduzierung der Kfz-Schadstoffe, die in der Lage sind, Abgasemissionen um 90% oder mehr zu senken. Außerdem verhindert es die weltweite Harmonisierung der Fahrzeugtechnologien. Autohersteller, Motorhersteller und die Geräte zur Emissionsreduzierung produzierende Industrie auf der ganzen Welt unterstützen die Anstrengungen zur Abschaffung von verbleitem Benzin. Die wichtigste Änderung in dieser 3. Fassung der Kraftstoff-Charta ist die völlige und weltweite Abschaffung von Blei.

In einigen Gebieten, in denen weniger Blei benutzt wird, werden metallische oder aschebildende Ersatzstoffe verwendet, die ebenso die Systeme zur Reduzierung der Emissionen beschädigen können. In dieser Überprüfung der Charta wird empfohlen, zur Vermeidung von Gesundheitsrisiken und Beschädigungen des Katalysators für geschäftlich genutzte Kraftstoffe keine Zusatzstoffe auf Metallbasis anstelle von Blei zu verwenden.

KÜNFTIGE KONFERENZEN

Automotive & Transportation Technology Congress

9-11 July 2002, Paris

Details from <http://www.attce.com/>

6th International ETH Conference on Nanoparticle Measurement

19-21 August 2002, Zurich

Details from: ttm.a.mayer@bluewin.ch

Conference covers characterisation of combustion-emitted Nanoparticles with special focus on the speciation of solid particles and volatiles, including technologies to reduce Nanoparticle emissions.

28th 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.

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/ackolloquium/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.

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.