

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

## November – Dezember 2002

### INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG

EUROPA.....	2
1. EU-Kommission startet Strategie zur Reduzierung der Luftverschmutzung durch Schiffe...	2
2. EU-Bericht nennt Mitgliedsländer, die die Luftqualitätsvorschriften nicht einhalten .....	2
3. Aphis-Bericht: Luftverschmutzung bleibt ein Gesundheitsrisiko in Europa.....	2
4. Griechenland hat höchste Partikelwerte in der EU .....	3
5. Sommer-Ozonwerte 2002 um 15% höher als 2001 .....	4
6. EU-Schlichtungsvereinbarung über Kraftstoffqualität geschlossen.....	4
7. Bessere Aussichten für die EU, das Kyoto-Abkommen einzuhalten .....	6
8. Neue Studie: Emissionen erdgasbetriebener Schulbusse höher als von Schadstoffarmen Dieselbussen .....	7
9. Kanada unterzeichnet Kyoto-Protokoll.....	7
10. Umweltgruppen verklagen US-EPA wegen Treibhauseffekt .....	7
11. Untersuchung ergibt, dass Honda die schadstoffärmsten Autos in den USA produziert .....	8
ASIEN-PAZIFIK-RAUM .....	8
12. Japanische Autohersteller gehen im Umweltprozess straffrei aus .....	8
13. Entwicklungen in China.....	8
14. Chinesischer Automarkt verzeichnet schnelles Wachstum in 2002 .....	9
15. Südkorea plant strenge Standards für Dieselfahrzeuge .....	9
16. Indien entscheidet Ende Januar über Autokraftstoffpolitik .....	9
17. Japan gewährt Subventionen für Dieselfilter .....	9
18. UAE steigen auf bleifreies Benzin um.....	9
ALLGEMEIN .....	9
19. WMO: 2002 zweitwärmstes Jahr seit Beschleunigung des Treibhauseffekts.....	9
KÜNFTIGE KONFERENZEN .....	10

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. EU-Kommission startet Strategie zur Reduzierung der Luftverschmutzung durch Schiffe**

Die Europäische Kommission hat eine neue EU-Strategie zur Senkung der Luftschadstoffe von Seeschiffen beschlossen. Ein neuer Bericht, in dem das Ausmaß und die Auswirkungen der Schiffsemissionen in der EU beschrieben werden, enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen durch den Schiffsverkehr, die zu Versauerung, Bildung von bodennahem Ozon, Eutrophierung, Gesundheitsproblemen, Klimaveränderung und Ozonzerstörung führen.

Die EU-Beauftragte Margot Wallström erklärte, „durch die neue Strategie der EU-Kommission zur Verringerung der Schiffsemissionen hat die Schiffsindustrie genug Zeit, um ihre „grünen Berechtigungsscheine“ (green credentials) zu verbessern (und wird) eine saubere neue Zukunft für den Schiffsverkehr in den EU-Ländern möglich.“

Wichtiger Bestandteil dieser Strategie ist ein Vorschlag zur Einführung einer Vorschrift über den Schwefelgehalt in Treibstoffen für Schiffe in EU-Gewässern. Der Vorschlag der EU-Kommission enthält:

- einen Schwefelgrenzwert von 1,5% für Treibstoffe im Schiffsverkehr auf der Nordsee, der Ostsee und dem Ärmelkanal sowie für den regulären Passagiertransport nach oder von EU-Häfen
- einen Schwefelgrenzwert von 0,2% für alle Treibstoffe von Schiffen, die in EU-Häfen vor Anker gehen und im Binnenverkehr fahren.

Zu den erwarteten Senkungen der Schiffsemissionen gehört auch eine Reduzierung der PM-Emissionen von 8.000 Tonnen für Häfen, die in der Nähe von Wohngebieten liegen, sowie eine Verringerung der Schwefeldioxidemissionen in der EU um mehr als 500.000 Tonnen jährlich. Die mit dieser Strategie erzielte Emissionsreduzierung würde die Bevölkerung über 2.000 verlorene Lebensjahre weniger kosten als Folge von Atemwegsproblemen aufgrund der Langzeitbelastung durch Luftverschmutzung. Weitere in der Strategie vorgesehene Maßnahmen sind strengere IMO-Standards, die Entwicklung von Marktmechanismen zur Förderung eines schadstoffarmen EU-Schiffsverkehrs sowie die Schaffung eines neuen *Clean Marine Award Scheme*.

**2. EU-Bericht nennt Mitgliedsländer, die die Luftqualitätsvorschriften nicht einhalten**

Laut dem neuen Bericht über die Durchführung der Vorschriften zur Qualität der Umgebungsluft (1997-1999) wurden in 4 Mitgliedsländern die in der SO<sub>2</sub>-Vorschrift festgelegten Grenzwerte überschritten; in 5 Mitgliedsländern wurden die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> im Jahr 1997, in 3 Ländern im Jahr 1998 und in 4 Ländern im Jahr 1999 überschritten. Diese Zahlen beziehen sich auf die alten Luftqualitätsgrenzwerte. Neuere Gesetze, in denen die neuen Luftschadstoff-Grenzwerte festgelegt wurden, sowie die aktualisierten Grenzwerte für SO<sub>2</sub> und NO<sub>2</sub> von 2001 treten 2005 und 2006 in Kraft.

**3. Aphis-Bericht: Luftverschmutzung bleibt ein Gesundheitsrisiko in Europa**

Im Rahmen des vom *Directorate Gene-*

ral for Health and Consumer Protection finanzierten Apehis-Programms (*Air Pollution and Health: A European Information System*) wurden die Ergebnisse einer Gesundheitsstudie über die Luftverschmutzung durch Partikel veröffentlicht, die 2001 in 26 Städten in 12 europäischen Ländern durchgeführt worden war. Sie ergab, dass die Luftverschmutzung trotz strengerer Emissionsstandards, besserer Überwachung der Luftverschmutzung und Reduzierung einiger Luftschadstoffe weiterhin ein großes Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung in den europäischen Städten darstellt.

Der Apehis-Bericht ist die erste Gesundheitsstudie, die gleichzeitig auf lokaler und europäischer Ebene mit den gleichen Standardverfahren durchgeführt wurde. Sie ist eine gemeinsame Aktion des *Joint Research Centre* in Ispra, des Europäischen Umwelt- und Gesundheitszentrum der WHO in Bonn und der Umwelt- und Gesundheitsorganisationen, die an dem 26-Städte-Programm teilgenommen haben.

Schon eine geringe Reduzierung der Luftschadstoffe kann große Auswirkungen auf die Bevölkerungsgesundheit haben. In den meisten europäischen Städten werden tägliche Messungen der PM10-Luftpartikel (Partikel kleiner als 10 Mikrometer) oder des schwarzen Rauchs (schwarze Partikel kleiner als ca. 4 Mikrometer) durchgeführt. Die Luftschadstoffe werden in Mikrogramm pro Kubikmeter ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) gemessen, eine Einheit, welche die Partikelzahl in einer bestimmten Luftmenge angibt.

Bei den in Europa gemessenen Luft-

schadstoffen (inkl. PM10 und schwarzer Rauch) gibt es erhebliche Unterschiede. Die Jahresdurchschnittswerte in den Städten des Apehis-Programms liegen für PM10 zwischen 14 und  $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für schwarzen Rauch zwischen 8 und  $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Der Apehis-Bericht zeigt, dass bereits eine geringe Senkung dieser Werte erhebliche positive Auswirkungen auf die Bevölkerungsgesundheit haben könnte.

2653 vorzeitige Todesfälle (bzw. 9 vorzeitige Todesfälle auf 100.000 Einwohner) könnten jedes Jahr verhindert werden, wenn die durchschnittliche PM10-Langzeitbelastung auf  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pro Jahr (von der EU-Kommission für 2005 festgelegter Grenzwert) in den 19 Städten, in denen PM10-Messungen erfolgen, reduziert würde. Könnte in diesen Städten der Grenzwert für 2010 von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erreicht werden, gäbe es pro Jahr 11.855 vorzeitige Todesfälle weniger.

Laut dem Apehis-Bericht könnten in 15 Städten mit einer Gesamtbevölkerung von 25 Millionen jährlich fast 577 vorzeitige Todesfälle verhindert werden, wenn die Kurzzeitbelastung im Freien durch schwarzen Rauch um  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gesenkt würde.

#### **4. Griechenland hat höchste Partikelwerte in der EU**

Eine in 19 europäischen Städten vom "European Aerosol Research Lidar Network to Establish an Aerosol Climatology" (EARLINET) durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass die höchsten Luftpartikelkonzentrationen in Athen und in Thessaloniki, einer Hafenstadt im Norden Griechenlands, zu verzeichnen waren.

Die griechische Regierung erklärte, sie wolle bis 2005 eine Reihe von Maßnahmen zur Reduzierung der Industrie- und Verkehrsemissionen mittels strengerer Emissionsgrenzwerte und finanzieller Anreize zur Umrüstung von Privatheizungen und Einführung schadstoffärmerer Kraftfahrzeugmotoren durchführen.

#### **5. Sommer-Ozonwerte 2002 um 15% höher als 2001**

Laut einer Studie der Europäischen Umweltbehörde EEA haben in Europa die Sommertage mit gesundheitsschädlichen Ozonkonzentrationen (gemäß EU-Grenzwerten) im Jahr 2002 im Vergleich zu 2001 um 15% zugenommen. In ihrem Jahresbericht über die gemessenen Sommer-Ozonwerte stellte die EEA fest, dass etwa 75% dieser Grenzwertüberschreitungen zwischen dem 1. April und dem 31. August erfolgten. Laut Angaben der EEA lagen diese im gleichen Zeitraum des Jahres 2001 bei ca. 65%.

Gemäß einer EU-Vorschrift müssen die Regierungen die Öffentlichkeit informieren, sobald an den Überwachungsstationen über eine Stunde lang eine Ozonkonzentration über dem kritischen Schwellenwert von durchschnittlich 180  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  gemessen wird. Im Zeitraum von April bis August 2002 wurde dieser Schwellenwert in 11 von 15 EU-Mitgliedsstaaten und in 6 von 12 anderen europäischen Ländern, die ihre Daten übermittelten, überschritten.

Der Schwellenwert für die Unterrichtung der Bevölkerung wurde in Frankreich, Griechenland, Italien und Spanien während der gesamten fünf Monate überschritten. Höchstwerte wurden in Südfrankreich, in der italienischen Po-Ebene und in Mittelitalien gemessen. In Österreich, Deutschland und der Schweiz wurde der Schwellenwert vier Monate, in den Niederlanden und der Tschechischen Republik drei Monate lang in Folge überschritten.

In Griechenland wurde die höchste Zahl an Überschreitungen gemessen (68), gefolgt von Frankreich (56), Italien (52) und Spanien (48).

Außerdem müssen die Behörden die Bevölkerung warnen, sobald über eine Stunde durchschnittliche Ozonkonzentrationen über 360  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  gemessen werden. Im Juni 2002 wurde dieser Grenzwert an drei Überwachungsstationen in Spanien und an einer in Frankreich und Italien überschritten.

#### **6. EU-Schlichtungsvereinbarung über Kraftstoffqualität geschlossen**

Gleich nach der Sitzung des Umweltrats am 9. Dezember hat der Schlichtungsausschuss am 10. Dezember per Mitentscheidungsverfahren die Vereinbarung des Europäischen Parlaments und des Ministerrats zum Entwurf einer Vorschrift über die Qualität von Benzin- und Dieselmotoren angenommen.

Die neue Vorschrift soll gemäß Artikel 9 der Vorschrift 98/70/EC für bessere Umweltbestimmungen (insbesondere bzgl. Schwefelgehalt) für Benzin- und Dieselmotoren sorgen. Die Bestimmungen

für 2005 waren unvollständig; das Europäische Parlament hat jedoch am 26. September verschiedene Änderungen bei der Zweiten Lesung zum Grundsatzbeschluss des Ministerrats eingebracht (siehe AECC Newsletter September-Oktober 2002). Eine der strittigen Hauptfragen im Schlichtungsverfahren war der Zeitpunkt, an dem das Ziel erreicht werden soll: Die Europäische Kommission hatte ursprünglich 2011 vorgeschlagen, während das Parlament in Erster Lesung das Jahr 2008 empfohlen hatte. Im Schlichtungsverfahren wurde ein Kompromiss erzielt, wonach schwefelfreier (<10 ppm) Benzin- und Dieselkraftstoff zwischen 2005 und dem 1. Januar 2009 eingeführt werden soll.

Gemäß dieser Vereinbarung sollte eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen möglich sein durch Fahrzeuge mit verbessertem Treibstoffwirkungsgrad und eingebauten Lean NO<sub>x</sub>-Katalysatoren, die auf den im Kraftstoff enthaltenen Schwefel ansprechen; außerdem sollten die Kfz-Emissionen durch leistungsstärkere Abgaskatalysatoren verringert werden können.

Erheblichen Widerstand gab es gegen die Ausweitung dieser Bestimmungen und Daten auf Kraftstoffe für nichtstraßengebundene Fahrzeuge. Die EU-Abgeordnete und Berichterstatterin Heidi Hautala (Die Grünen/Finnland) wollte unbedingt, dass diese auch für andere bewegliche, nicht straßengebundene Fahrzeuge (z.B. Bulldozer und land- und forstwirtschaftlich genutzte Traktoren) gelten sollen und wies darauf hin, dass „selbst wenn diese Fahrzeuge nur 8,5% aller

Dieselmotoren in der EU verbrauchen, haben sie doch große Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt“. Der Kompromiss sieht vor, dass jene Länder, in denen nicht straßengebundene Fahrzeuge mit Gas- oder Heizöl betrieben werden dürfen, „dafür sorgen müssen, dass Gasöl, das für andere bewegliche Maschinen und Geräte als Kraftfahrzeuge sowie für land- und forstwirtschaftlich genutzte Traktoren verwendet und innerhalb des Landes verkauft wird, weniger als 2000 mg/kg Schwefel enthält. Spätestens zum 1. Januar 2008 gilt ein zulässiger Schwefelhöchstwert in Gasöl für andere bewegliche Maschinen und Geräte als Kraftfahrzeuge sowie für land- und forstwirtschaftlich genutzte Traktoren von 1000 mg/kg. Die Mitgliedsländer wollen aber vermutlich einen niedrigeren Grenzwert oder den gleichen Schwefelgrenzwert für Dieselmotoren, wie in dieser Vorschrift festgelegt.“

Bei der Prüfung des Vorschlags über die nächste Stufe der Emissionsstandards für nicht straßengebundene Fahrzeuge muss der Ausschuss die erforderliche Kraftstoffqualität bestimmen. Unter Berücksichtigung der Vorteile für Umwelt und Gesundheit, des Kraftstoffverkaufs und von Kosten und Nutzen wird erwartet, dass die Kraftstoffe für nicht straßengebundene Fahrzeuge zum bis 1. Januar 2009 die gleiche Qualität wie Kraftstoffe für Straßenfahrzeuge haben müssen. Dies muss noch durch eine Überprüfung im Jahr 2005 bestätigt oder geändert werden.

„Diese Vereinbarung verbessert die Zukunftsaussichten von Umwelt und Gesundheit in Europa,“ sagte die EU-Umweltbeauftragte Margot Wallström. „Sie ebnet den Weg zur Einführung sauberer Kraftstoffe, wodurch Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen reduziert werden können.“

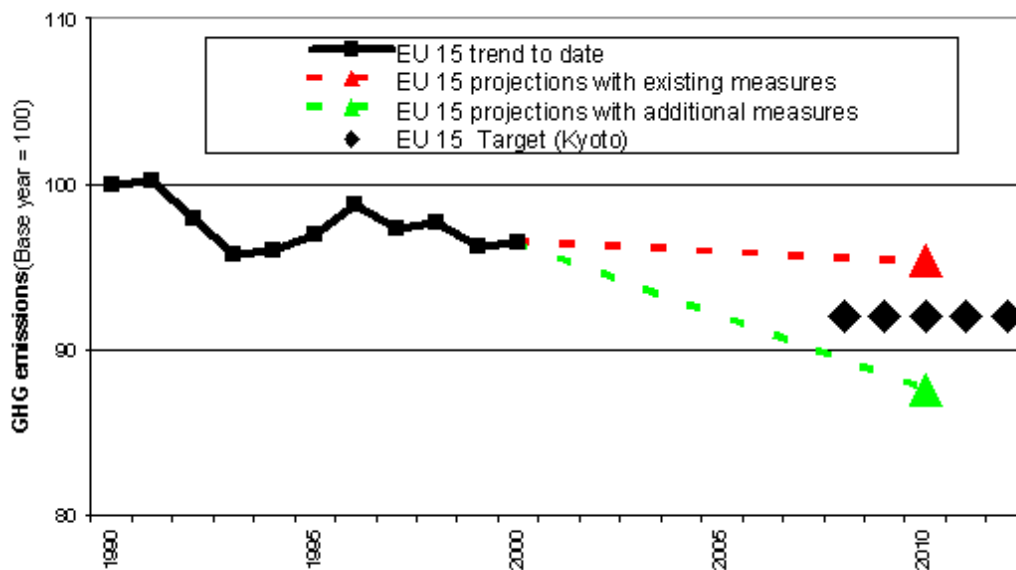
Über die Verschlichtungsvereinbarung wird auf der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments am 29. Januar 2003 und auch auf der Sitzung des Ministerrats abgestimmt.

## 7. Bessere Aussichten für die EU, das Kyoto-Abkommen einzuhalten

Die neuen Prognosen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen bis 2010 lassen vermuten, dass die EU im Gegensatz zu früheren Voraussagen ihre

im Kyoto-Protokoll eingegangene Verpflichtung zur Emissionsreduzierung erfüllen oder sogar mehr als erfüllen kann. In der Studie wird jedoch auch darauf hingewiesen, dass bei den Emissionstrends auch destabilisierende nationale und sektorale Unterschiede möglich sein können. Laut Kyoto-Protokoll muss die EU die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2008-12 um 8% reduzieren. Eine von der Europäischen Umweltbehörde EEA veröffentlichte Studie geht davon aus, dass die EU mit der jetzigen Politik und den geplanten Maßnahmen nur auf 4,7% kommen wird. Mit zusätzlichen Maßnahmen wäre eine Reduzierung von 12,4% möglich.

Kernaussage der EEA war, dass die EU ihre Anstrengungen verstärken müsse, um das im Kyoto-Protokoll festgelegte Ziel zu erreichen.



Der Transportsektor ist vor allem durch den rapide angestiegenen Personen- und Güterstraßentransport die Quelle der EU-Treibhausgasemissionen mit dem schnellsten Wachstum. Während in den meisten Sektoren der EU die Emissionen zwischen 1990 und 2000 gesenkt wurden, sind die Emissionen im Verkehrssektor fast um 20% gestiegen. Ausgehend von den bestehenden Maßnahmen wird bis 2010 ein Anstieg von 28% erwartet.

## NORD-AMERIKA

### 8. Neue Studie: Emissionen erdgasbetriebener Schulbusse höher als von schadstoffarmen Dieselbussen

Die Abgasemissionen erdgasbetriebener Schulbusse enthalten mehr Luftschadstoffe und toxische Schmutzstoffe als die Emissionen schadstoffarmer Dieselbusse mit fortgeschrittener Technologie. Das ist das wichtigste Forschungsergebnis des *Southwest Research Institute (SwRI)*, das auf der letzten Konferenz der *Society of Automotive Engineers'* vorgestellt wurde. In der Forschungsstudie werden die Emissionen erdgasbetriebener Standardbusse mit den Emissionen dieselbetriebener Schulbusse verglichen.

Die *International Truck and Engine Corporation*, die mit dem Verkauf schadstoffarmer Dieselfahrzeuge begonnen hat, die nach den Partikel- und Kohlenwasserstoffstandards der US-Umweltschutzbehörde EPA und des Kalifornischen Luftressourcen-Ausschusses CARB für 2007 zugelassen sind, sponserte die Studie zusammen mit *ConocoPhillips*, Hersteller des Kraftstoffs mit sehr geringem Schwefelgehalt, der die Verwendung neuer Dieseltechnologien ermöglicht.

Bei den drei getesteten Busarten hatte laut

SwRI -Forschungsbericht der Erdgasbus die höchsten Emissionen an Stickoxid (NO<sub>x</sub>), Stickstoffmonoxid (NO), den gesamten Kohlenwasserstoffen, Kohlenwasserstoff ohne die Einbeziehung von Methan, Methan und Kohlenmonoxid (CO).

Der schadstoffarme Dieselbus hatte bei zwei anderen Schadstoffen – Stickstoffdioxid und Kohlendioxid – höhere Werte als erdgasbetriebene oder konventionelle Dieselbusse, lag jedoch bei den vier Abgasen NO<sub>x</sub>, CO, Partikel und Kohlenwasserstoffe, die von EPA und ARB als "criteria pollutants" eingestuft wurden, am niedrigsten.

Betrieben mit Kraftstoffen mit sehr geringem Schwefelgehalt und ausgerüstet mit einem Eichgerät für geringe NO<sub>x</sub>-Werte sowie einem katalysierten Partikelfilter wurde dem schadstoffarmen Dieselbus von EPA und CARB bescheinigt, dass er die Partikel- und Kohlenwasserstoffgrenzwerte für 2007 erfüllt.

### 9. Kanada unterzeichnet Kyoto-Protokoll

Ungeachtet der Entscheidung der USA, aus dem Kyoto-Abkommen auszusteigen, hat Kanada das Kyoto-Protokoll über Globale Erwärmung ratifiziert.

Kanada ist der 99. Unterzeichner des Protokolls, das die Reduzierung der für den Treibhauseffekt verantwortlichen Treibhausgasemissionen vorsieht und erst in Kraft tritt, wenn Russland es ratifiziert hat.

### 10. Umweltgruppen verklagen US-EPA wegen Treibhauseffekt

Drei Umweltgruppen haben die US-Umweltschutzbehörde EPA verklagt, um diese dazu zu zwingen, den Treibhauseffekt durch eine Begrenzung der Luftschadstoffe von US-Fahrzeugen zu bekämpfen. Die Gruppen

(*International Center for Technology Assessment, Sierra Club, Greenpeace*) erklärten, sie hätten die EPA vor einem US-Bezirksgericht verklagt, weil die Behörde bei der Durchsetzung des *Clean Air Act* zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von Kraftfahrzeugen zu langsam gewesen sei. Sie beantragten einen Gerichtsbeschluss, wonach die EPA dem Antrag innerhalb von 60 Tagen Folge zu leisten habe.

## **11. Untersuchung ergibt, dass Honda die schadstoffärmsten Autos in den USA produziert**

Eine von der *Union of Concerned Scientists* durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass Honda die schadstoffärmsten Autos auf dem gesamten US-Markt produziert. In dem UCS-Bericht wurde die Umweltfreundlichkeit der sechs größten Autohersteller in den USA analysiert.

Die UCS untersuchte dabei die zwei größten durch Autos verursachten Umweltprobleme – smogbildende Schadstoffe und Kohlendioxidemissionen –, die Auswirkungen auf den Treibhauseffekt haben.

## **ASIEN-PAZIFIK-RAUM**

### **12. Japanische Autohersteller gehen im Umweltprozess straffrei aus**

Das Tokyoter Bezirksgericht hat entschieden, dass die in einem Gerichtsprozess über Kfz-Schadstoffe angeklagten sieben Autohersteller nicht für die Gesundheitsprobleme der Anwohner von Hauptverkehrsstraßen in der japanischen Hauptstadt verantwortlich gemacht werden können. Das Gericht erklärte jedoch die anderen Angeklagten (die Zentralregierung, die Tokyoter Stadtregierung und die *Metropolitan Expressway Public Corporation*) für die durch Schadstoffe verursachten Gesundheitsprobleme einiger

Kläger haftbar.

Der Richter verurteilte die Zentralregierung, die Tokyoter Stadtregierung und den öffentlichen Verkehrsbetrieb zur Zahlung von insgesamt 79,2 Millionen Yen an sieben der 99 Kläger als Entschädigung für Bronchialasthma und andere durch Luftschadstoffe verursachte Gesundheitsprobleme.

Laut Gerichtsbeschluss gibt es einen Zusammenhang zwischen den Emissionen von Dieselaautos und anderen Kraftfahrzeugen und dem Auftreten von Asthma und anderen Gesundheitsproblemen bei Menschen, die in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen wohnen, auf denen große Fahrzeuge einen „beträchtlichen Prozentsatz“ des Verkehrsaufkommens ausmachen.

### **13. Entwicklungen in China**

Über 19 Herstellern von ca. 300 Automodelnen wurde eine Steuersenkung gewährt, weil ihre Fahrzeuge die Euro II-Standards erfüllen. Viele Fahrzeuge entsprechen bereits den Euro III-Standards (im Labortest unter Verwendung von Kraftstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt).

Die SEPA plant außerdem, strengere Standards für benzinbetriebene LKWs, Motorräder und Mopeds einzuführen.

In Zukunft will man sich darauf konzentrieren, Seriengrenzwerttests und die Euro III- bzw. Euro-IV-Standards einzuführen (Beijing plant dies für 2005; die SEPA will eine Durchführung auf nationaler Ebene ab 2008).

## **14. Chinesischer Automarkt verzeichnet schnelles Wachstum in 2002**

Für das Jahr 2002 werden für China über 3 Millionen produzierte und verkaufte Kraftfahrzeuge (darunter über 1 Million PKWs) prognostiziert. Dazu kommen 3 Millionen landwirtschaftliche genutzte LKWs und 12 Millionen Motorräder.

## **15. Südkorea plant strenge Standards für Dieselfahrzeuge**

Das Umweltministerium von Südkorea erklärte, es werde zur Schaffung eines Inlandsmarktes für Dieselautos seine Politik zur Verbesserung der Luftqualität nicht abschwächen. Eine bessere Luftqualität in den Städten – vor allem in Seoul und dem Umland – sei ohne das Verbot von Dieselfahrzeugen nicht möglich, so das Ministerium.

Außerdem wolle das Ministerium die Emissionsvorschriften für Diesel-LKWs, Busse und Sportfahrzeuge verschärfen.

Nach Aussagen des Umweltministeriums mache das hohe Fahrzeugaufkommen in den überbevölkerten Städten, der im Vergleich zum Benzin billige Dieselmotoren, eine wenig fortgeschrittene Dieselmotortechnik sowie der Mangel an sauberem Dieselmotoren eine solche Dieselmotoremissionsvorschrift in Südkorea erforderlich.

## **16. Indien entscheidet Ende Januar über Autokraftstoffpolitik**

Nach Aussage des Ölministers will die indische Regierung die vom Sachverständigenausschuss vorgeschlagene Autokraftstoffpolitik bis Ende Januar überprüfen. Der Ausschuss hatte die Einführung der Euro III- Emissionsgrenzwerte bis 2005 und der Euro IV- Emissionsgrenzwerte bis 2010 empfohlen.

## **17. Japan gewährt Subventionen für Dieselfilter**

Aus Regierungsquellen verlautete, die japanische Regierung wolle 8 Milliarden Yen für Subventionen an Besitzer von großen Diesel-LKWs und –Bussen für Schadstofffilter zur Verfügung stellen, wenn diese ab 2003 innerhalb von zwei Jahren eingebaut werden.

Beantragt werden können die Subventionen für Diesel-LKWs, die ab Oktober 1993 zugelassen wurden, und für ab Oktober 1990 zugelassene Dieselmotore. Die Maßnahme erfolgte, nachdem im Oktober das neue Gesetz zur drastischen Reduzierung der Dieselmotoremissionen (Partikel und Stickoxide) in acht städtischen Präfekturen durchgesetzt worden war.

## **18. UAE steigen auf bleifreies Benzin um**

Das *Ministry of Petroleum and Mineral Resources* kündigte im Dezember an, dass die Vereinigten Arabischen Emirate ab 1. Januar 2003 verbleites Benzin abschaffen und dieses durch bleifreies Benzin ersetzen werden. Gemäß Kabinettsbeschluss von 2002 werden Abgaskatalysatoren in allen in den Vereinigten Arabischen Emiraten verkauften Neuwagen standardmäßig eingebaut. Der Preis für bleifreies Benzin wird dem Preis für derzeit an den Tankstellen verkauftes verbleites Superbenzin entsprechen.

## **ALLGEMEIN**

## **19. WMO: 2002 zweitwärmstes Jahr seit Beschleunigung des Treibhauseffekts**

Nach Aussage von UN-Wissenschaftlern sei 2002 das zweitwärmste Jahr seit 1860 gewesen, wodurch sich der 25-Jahre-Rhythmus

der globalen Erwärmung durch Treibhausgase verlängert habe. Die UN-Behörde *World Meteorological Organization (WMO)* erklärte, 1998 sei das wärmste Jahr und 2002 das zweitwärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen gewesen. Die 10 wärmsten Jahre habe es ab 1987 gegeben, neun davon seit 1990.

## KÜNFTIGE KONFERENZEN

### SIAT 2003

15-18 January 2003, Pune, India

Details from ARAI website:

<http://www.araiindia.com>

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

### SAE 2003 World Congress

3-6 March 2003, Detroit, USA

Details from: [www.sae.org/congress](http://www.sae.org/congress)

### 21st Annual World Fuels Conference: Refining 2003 and Beyond

25-27 March 2003, Adam's Mark Riverwalk Hotel, San Antonio, TX, USA

Details from: Tel: 1-800-897-HART (U.S. only), +1 301 354 2046, Fax: +1 301 424 7260

### VDA Technical Congress 2003

2-3 April 2003, CongressPark Wolfsburg, Germany

Info from:

[http://www.vda.de/en/vda/intern/organisation/abteilungen/technischer\\_kongress/](http://www.vda.de/en/vda/intern/organisation/abteilungen/technischer_kongress/)

*Topics on Environment and Energy will be dealt with in parallel sessions.*

### AVL Commercial Powertrain conference

3-4 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.*

### 24th International Vienna Motor Symposium

15-16 May 2003, Vienna, Austria

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

### “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)

*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.*

## **Euromat 2003**

1-5 September 2003, Lausanne, Switzerland  
Organised by Deutsche Gesellschaft für Materialkunde e.V.

Details from:

<http://www.euromat2003.fems.org>

*Deadline for submitting an abstract to Euromat 2003 is 31 January 2003.*

## **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. Submission of extended abstracts (1-2 typewritten pages) is due by 20 January 2003.*