

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst
Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

November – Dezember 2001

INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG

Inhalt

EUROPA	2
1. Europa-Parlament beschließt Emissionsgrenzwerte für Motorräder	2
2. Europa-Parlament verschärft Bestimmungen über Kraftstoff-Schwefelgehalt	2
3. Rat der Umweltminister trifft Grundsatzbeschluss über schwefelfreie Kraftstoffe	3
4. Sommersmogwerte in Europa überstiegen kritischen Schwellenwert an 2 von 3 Tagen	4
5. Schwedische Städte beziehen NOx in Umweltzonen-Vorschriften ein	4
6. Zusammenhang zwischen Verkehr und ultrafeinen Partikeln in Lungengewebe von Kindern	5
7. Sauberer Dieselkraftstoff immer verbreiteter in Europa	5
8. Weniger Treibhausgasemissionen und Saurer Regen im Vereinigten Königreich	6
9. Bericht der Kommission über die Senkung der CO ₂ -Emissionen von Autos...	6
NORD-AMERIKA	7
10. EPA veröffentlicht Arbeitsunterlage über nicht straßengebundene Fahrzeuge	7
ASIEN-PAZIFIK-RAUM	8
11. Diesel-Umrüstungsprogramm in Tokio macht Fortschritte	8
12. China gewährt Steuernachlässe für Saubere Autos	8
13. Australien führt schwefelarmen Dieselkraftstoff ein	9
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. Europa-Parlament beschließt Emissionsgrenzwerte für Motorräder

Bei der Zweiten Lesung der Motorrad-Emissionsvorschrift in Straßburg am 13. Dezember hat das Europa-Parlament einstimmig den Bericht des EU-Abgeordneten Bernd Lange sowie eine Änderung angenommen.

Damit ist der Grundsatzbeschluss des Parlaments bestätigt und für alle Motorräder ab 2006 (mit verbindlichen, jedoch weniger strengen Grenzwerten ab 2003) sind vorgeschriebene Grenzwerte festgelegt.

Diese lauten wie folgt:

	Klasse (cc)	Masse Kohlenmonoxid (CO)	Masse Kohlenwasserstoff (HC)	Masse Stickoxide (NOx)
		L ₁ (g/km)	L ₂ (g/km)	L ₃ (g/km)
Motorrad-Grenzwerte (Zweiräder) für Typzulassung und Produktionskonformität				
A (2003)	I (<150)	5,5	1,2	0,3
	II (≥150)	5,5	1,0	0,3
B (2006)	I (<150) UDC kalt ¹	2,0	0,8	0,15
	II (≥150) ^{2,3}	2,0	0,3	0,15

1. Testzyklus: ECE R40 Testzyklus mit bei allen 6 Betriebsarten gemessenen Emissionen (Probenahme ab T=0)
2. Testzyklus: ECE R40+EUDC (Emissionen gemessen bei allen Betriebsarten – Probenahme ab T=0), Höchstgeschwindigkeit 120 km/h
3. Für Zweiräder (≥150 cc) bei zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beim außerstädtischen Fahrzyklus wird auf 90 km/h begrenzt.

Im angenommenen Bericht wird der vorgeschlagene neue Testzyklus erläutert. Der jetzige ECE R40-Zyklus wird bei 6 Betriebsarten (bis 50km/h) durchgeführt, die Emissionsmessung beginnt jedoch erst bei der 3. Betriebsart (d.h. die ersten zwei Betriebsarten gehören zur Anwärmphase). Der geänderte Test ist jetzt ein Kaltstarttest, bei dem die Emissionen über 6 Betriebsarten anstelle von 4 gemessen werden.

Darüber hinaus werden größere Motorräder (≥150 cc) unter außerstädtischen Bedingungen getestet; mit dem angenommenen Bericht wird der EUDC-Test (Extra Urban Driving cycle/außerstädtischer Testzyklus bis 120 km/h) nach 6-Kaltstart-UDC-Zyklen eingeführt. Für bestimmte Fahrzeuge (insbesondere Motorroller) mit einer Höchstgeschwindigkeit unter 120 km/h wird die Höchstgeschwindigkeit beim EUDC-Testzyklus auf 90 km/h gesenkt.

Es wird erwartet, dass der EU-Ministerrat über den Grundsatzbeschluss Anfang 2002 unter der spanischen Präsidentschaft abstimmt.

2. Europa-Parlament verschärft Bestimmungen über Kraftstoff-Schwefelgehalt

Das Europäische Parlament hat auf seiner Sitzung am 29. November in Brüssel in Erster Lesung Änderungen beschlossen, wonach strengere Bestimmungen als der von der EU-Kommission vorgeschlagene Grenzwert für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen von <10 ppm eingeführt werden sollen.

Die wichtigsten angenommenen Änderungen:

- Ab 2005 müssen die Mitgliedsländer Benzin- und Dieselmotorkraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von <10 ppm für Straßenfahrzeuge und nicht straßengebun-

dene Fahrzeuge auf den Markt bringen.

- Das Verbot von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von >10 ppm soll in den Mitgliedsländern von 2011 bis 2008 für Straßenfahrzeuge und nicht straßengebundene Fahrzeuge auf den Weg gebracht werden
- Ab 2005 wird die jetzige Ausnahmeregelung abgeschafft, wonach in einigen Mitgliedsländern bis zum Jahr 2007 Kraftstoff mit hohem Schwefelgehalt (>50 ppm) verkauft werden darf
- Die Überprüfungs Klausel der EU-Kommission zur Bestätigung des Verkaufsverbots von Dieseltreibstoff mit einem Schwefelgehalt von >10 ppm in den Mitgliedsländern wird abgeschafft; es können nur andere Kraftstoffeigenschaften überprüft werden. Die Überprüfungsfrist wird von Ende 2006 auf Ende 2005 vorverlegt.
- Unverbleites Benzin 91 RON darf noch verkauft werden
- Klauseln, die zu Steueranreizen ermutigen, wurden alle angenommen
- Die Mitgliedsstaaten müssen eine ausgeglichene geografische Verteilung der Kraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von <10 ppm zwischen 2005 und 2008 sicherstellen; die EU-Kommission hat darüber zu berichten und dies zu überwachen.

3. Rat der Umweltminister trifft Grundsatzbeschluss über schwefelfreie Kraftstoffe

Der Rat der Umweltminister tagte am 12. und 13. Dezember in Brüssel und erzielte eine politische Einigung über einen Grundsatzbeschluss zum Änderungsvorschlag der Kraftstoff-Vorschrift 98/70/EC.

Der Rat hat beschlossen:

- Die Frist zur stufenweisen Einführung von Diesel- und Benzin-Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt von <10 ppm soll dem Vorschlag der EU-Kommission (1. Januar 2005) entsprechen; die Frist zum Verbot von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt von >10 ppm wurde auf den 1. Januar 2009 verschoben. Der Rat stimmt dem Vorschlag der Kommission zu, wonach die verbindliche Einführung von schwefelfreiem Dieseltreibstoff in allen EU-Ländern erst nach einer Überprüfung durch die EU-Kommission, die im Dezember 2005 abgeschlossen sein soll, zu erfolgen hat.
- Der Rat stimmte gegen die vollständige Ausweitung dieser neuen Bestimmungen auf nicht straßengebundene Fahrzeuge und Traktoren (wie vom Parlament vorgeschlagen) und gab diese Frage zurück an die EU-Kommission, um sie zusammen mit neuen, strengeren Emissionsgrenzwerten (wie von der Kommission vorgeschlagen) prüfen zu lassen.

Die Umweltbeauftragte Margot Wallström begrüßte die einstimmige Unterstützung des Vorschlags durch die Minister und erklärte, "Schwefelfreie Kraftstoffe werden die Einführung moderner Technologien mit hohem Kraftstoffwirkungsgrad in Autos und anderen Fahrzeugen vorantreiben. Damit werden die Kohlendioxid-Emissionen – Hauptverursacher des Treibhausklimas – erheblich gesenkt... Daneben werden diese Kraftstoffe dazu beitragen, die Emissionen älterer Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß zu reduzieren und die Luftqualität für die Menschen in allen EU-Staaten zu verbessern."

4. Sommersmogwerte in Europa überstiegen kritischen Schwellenwert an 2 von 3 Tagen

Nach vorläufigen Informationen der Europäischen Umweltbehörde wurde der kritische Schwellenwert der Konzentrationen von potenziell gesundheitsschädlichem bodennahem Ozon – Hauptverursacher des Sommersmog – in Europa an zwei von drei Tagen in diesem Frühling und Sommer überschritten. Der Bericht wurde den EU-Umweltministern zu Ihrer Sitzung am 29. Oktober übergeben.

Gemäß einer EU-Richtlinie über die Luftverschmutzung durch Ozon müssen die Regierungen die Öffentlichkeit unterrichten, wenn an den Überwachungsstationen Ozonkonzentrationen über einem kritischen Schwellenwert gemessen werden, der auf einen über eine Stunde in der Luft gemessenen Durchschnittswert von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt wurde.

Anhand einer für die EU-Kommission durchgeführten vorläufigen Auswertung des Zeitraums April-August 2001 wurde festgestellt, dass der Schwellenwert für die Unterrichtung der Bevölkerung in 11 der 15 EU-Mitgliedsstaaten und in 5 von 10 anderen europäischen Ländern, die der EEA auf deren Bitte die entsprechenden Daten zur Verfügung stellten, überschritten wurde. Überschreitungen erfolgten in mindestens einem dieser 25 Länder an 101 von 153 untersuchten Tagen.

Die durchschnittliche Höchstkonzentration an Ozon während der Tage, an denen der Schwellenwert für die Unterrichtung der Bevölkerung in diesem Jahr überschritten wurde, betrug $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Überschreitungen dauerten im Durchschnitt zwischen 1,2 Stunden im April und 3,0 Stunden im Juni und August.

In Italien wurden 80 Tage mit Überschreitungen gemessen, gefolgt von Frankreich (58) und Spanien (48). Von den Ländern, die Überschreitungen meldeten, lag Polen am niedrigsten (2). Diese Zahlen erlauben jedoch notwendigerweise keine genauen Vergleiche, da in den verschiedenen Ländern ganz unterschiedliche Ozonüberwachungs-Netzwerke bestehen. Belgien und Frankreich hatten den höchsten Anteil an Messstationen (73%).

Die EU-Behörden beschlossen im November – vorbehaltlich der endgültigen Zustimmung durch das Europäische Parlament – eine neue Ozonvorschrift, welche die Einführung eines “Alarm-”Schwellenwerts bei $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vorsieht. Überschreiten die Ozonkonzentrationen diesen Schwellenwert, müssen die Regierungen Aktionspläne in Gang setzen, wodurch eine sofortige Reduzierung der Luftverschmutzung durch Ozon – soweit durchführbar – erreicht werden soll.

Die Schlichtungsverhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat führten zu einer am 22. November getroffenen Vereinbarung über eine neue Vorschrift für Luftqualitätsnormen bezüglich bodennahem Ozon. Gemäß dieser Vereinbarung darf der von der Weltgesundheitsorganisation empfohlene Richtwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an höchstens 25 Tagen überschritten werden, wobei als endgültiges Einführungsjahr 2010 festgelegt wurde.

5. Schwedische Städte beziehen NOx in Umweltzonen-Vorschriften ein

Einige Jahre mussten in den schwedischen Großstädten alle älteren LKWs mit Geräten zur Emissionsreduzierung ausgerüstet werden, um den Kohlenwasserstoff- und Partikelaustritt zu senken. Ab 1. Januar 2002 wurden die Bestimmungen dahingehend

geändert, dass auch die NO_x-Emissionen einbezogen und verringert werden müssen.

Die Grundvoraussetzung für den Zugang zu einer Umweltzone besteht darin, dass kein Diesel-LKW älter als 8 Jahre sein darf. Das Fahrzeugalter wird vom 1. Zulassungstag berechnet.

Allerdings dürfen Fahrzeuge, die über 8 Jahre alt sind und mit einem zugelassenen Nachbehandlungsgerät in Form eines Abgaskatalysators und eines Partikelfilters (Voraussetzung für "Stufe B") sowie eines Geräts zur Reduzierung der NO_x-Emissionen (Voraussetzung für "Stufe C") ausgestattet sind, die Erlaubnis zum Zugang zu dieser Zone beantragen.

Emissionsreduzierungs-Bestimmungen (gültig ab 1. Januar 2002):

Emissionen	Stufe B	Stufe C
Partikel	- 80 %	-
Kohlenwasserstoff	- 80 %	-
Stickoxide	Kein Anstieg	- 35 %
Lärm	Kein Anstieg	

6. Zusammenhang zwischen Verkehr und ultrafeinen Partikeln in Lungengewebe von Kindern

Laut einer neuen Studie können Kleinstpartikel aus Kraftfahrzeugabgasen in die Lungen von Kindern eindringen. In der Studie wurde nachgewiesen, dass Partikel aus Autoabgasen in die Zellen im tiefsten Lungenbereich gelangen und von diesen aufgenommen werden.

Dr. Jonathan Grigg und sein Team vom *Institute for Lung Health* der Universität Leicester untersuchte Partikel in Lungenzellen von 22 gesunden Kindern und konnte bei allen ultrafeine Partikel aus Autoabgasen nachweisen. Bei Kindern, die an einer

Hauptverkehrsstraße wohnen, waren die Partikelwerte wesentlich höher, wobei der Anteil dieser Partikel bei Kindern unterschiedlichen Alters gleich war.

Die britische Regierung hat geschätzt, dass pro Jahr 24.000 Todesfälle bei Erwachsenen durch das Einatmen von PM10 verursacht werden.

Die Untersuchung wurde in der Fachzeitschrift der Britischen Thorax-Gesellschaft "Thorax"¹ veröffentlicht.

Diese Studie enthält den ersten überzeugenden Nachweis, dass sich Kohlenstoffpartikel in den unteren Atemwegen normaler Kinder ablagern. Da alle Partikel in den Alveolar-makrophagen (AM) der Kinder aus ultrafeinen Elementen bestehen, stimmen diese Daten überein mit der selektiven Penetration kleinerer PM10-Teile in die Distal-Atemwege sowie mit der Hypothese, wonach ultrafeine Partikel Hauptverursacher der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von PM10 seien. Die Forscher stellten fest, dass der prozentuale Anteil partikelenthaltender AM in Kindern, die an einer Hauptverkehrsstraße wohnen, höher ist. Dieses Ergebnis ist vergleichbar mit dem epidemiologischen Zusammenhang zwischen erhöhter Verkehrsdichte in der Nähe von Wohnungen und Atembeschwerden bei Kindern.

7. Sauberer Dieselkraftstoff immer verbreiteter in Europa

Belgien ist das letzte europäische Land, das im November Dieselkraftstoff mit sehr niedrigem Schwefelgehalt (ULSD - 50 ppm) eingeführt hat; Luxemburg folgte einige Tage später. Deutschland, einer der größten Dieselmärkte in Europa, stieg am 1. November

¹ Ultrafine particles in alveolar macrophages from normal children, H J Bunn, D Dinsdale, T Smith, J Grigg, (*Thorax* 2001;56:932-934)

auf ULSD um und schloss sich dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden, Schweden, Finnland, Dänemark und Irland an – einige Zeit vor dem vorgeschriebenen Umstieg aller EU-Länder auf ULSD in 2005 (und Benzinkraftstoff mit sehr niedrigem Schwefelgehalt).

Um ULSD billiger zu machen, erhöhen Belgien und Luxemburg die Verbrauchssteuern auf regulären Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von <350 ppm, wobei die Steuererhöhung für Benzin sich nur auf die Sorte mit hoher Oktanzahl (98 RON) auswirkt und weniger auf das bleifreie Superbenzin (95 RON). Die belgische Regierung hat zum 9. November die Steuer auf Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von <350 ppm um 60 Centimes (0,015 €) auf 12,30 belgische Francs (0,305 €) pro Liter erhöht, während die Steuer auf Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 50 ppm unverändert bei 11,70 belgischen Francs (0,29 €) geblieben ist.

In Luxemburg sollten die Steuererhöhung auf regulären Dieselkraftstoff und der Umstieg auf ULSD Anfang Dezember in Kraft treten.

In Deutschland wurde der Umstieg auf saubere Kraftstoffe durch eine Steuererhöhung von drei Pfennig pro Liter für Diesel- und Benzinkraftstoff mit höherem Schwefelgehalt signalisiert.

8. Weniger Treibhausgasemissionen und Saurer Regen im Vereinigten Königreich

Laut dem jüngsten Regierungsbericht sind die Treibhausgasemissionen in Großbritannien seit 1990 um 14% gesunken. Auch Seen und Flüsse hätten sich von der Vergiftung durch den Saurer Regen erholt, nachdem die Luftverschmutzung durch

Autos und Schwerindustrie erfolgreich reduziert worden sei.

Der vom *National Atmospheric Emissions Inventory* erstellte Bericht führte den Rückgang der Treibhausgasemissionen auf verschiedene Faktoren zurück, z. B. die Einführung von Abgaskatalysatoren in PKWs und von Benzin mit niedrigem Schwefelgehalt und bleifreiem Benzin sowie den Umstieg von Kohle und Öl auf Gas bei der Energieerzeugung.

Umweltminister Michael Meacher begrüßte den Abwärtstrend, warnte jedoch vor Selbstzufriedenheit. "Diese Zahlen sind zwar ermutigend, wir dürfen jedoch nicht selbstzufrieden werden. Es gibt immer noch große Probleme, bei denen wir mehr tun müssen, zum Beispiel bei der weiteren Reduzierung von Treibhausgasen und Schadstoffen wie Ammoniak und Partikeln," so Meacher.

9. Bericht der Kommission über die Senkung der CO₂-Emissionen von Autos

Nach Ansicht der Europäischen Kommission habe die Einführung der EU-Strategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Autos "wesentliche Fortschritte" gemacht. In ihrem zweiten, am 8. November angenommenen Bericht hieß es, alle 3 Autohersteller-Vereinigungen hätten die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der auf dem europäischen Markt verkauften Autos gesenkt. Bis zum Jahr 2000 habe ACEA bereits die Obergrenze des Zwischenziels von 165 bis 170 g CO₂/km erreicht und JAMA habe seine Werte auf durchschnittlich 183g CO₂/km reduziert, was einer Senkung von 6,6% seit 1995 entspräche. Im Zeitraum von 1995 bis 2000 seien die Werte bei KAMA nur mäßig von 197g auf 191g CO₂/km gesunken.

NORD-AMERIKA

10. EPA veröffentlicht Arbeitsunterlage über nicht straßengebundene Fahrzeuge

1998 hatte die US-EPA strengere Emissionsstandards für nicht straßengebundene Dieselfahrzeuge beschlossen. Damals erklärte sie, im Jahr 2001 den Teil der Stufe 3 dieser Standards (und die Emissionsstandards der Stufe 2 für Fahrzeuge unter 50 PS) zu überprüfen um festzustellen, ob die neuen Standards technologisch durchführbar seien.

Die Emissionsstandards der Stufe 3, in Gramm pro PS-Stunde (g/hp-hr), lauten wie folgt:

Emissionsstandards der Stufe 3 für nicht straßengebundene Fahrzeuge (g/hp-hr)

Motorstärke PS	Modelljahr	NMHC + NOx	Kohlenmonoxid (CO)	PM *
>50<100	2008	3,5	3,7	0,30
100<175	2007	3,0	3,7	0,22
175<300	2006	3,0	2,6	0,15
300<600	2006	3,0	2,6	0,15
600<750	2006	3,0	2,6	0,15

* Stufe 2-Standards gehen über in Stufe 3

Die 1998 festgelegten Emissionsstandards der Stufe 3 basierten auf der EPA zugänglichen Informationen, das für Fernstraßen-Dieselfahrzeuge entwickelte gekühlte Abgasrückführungssystem (EGR) sei die wichtigste Technologie zur Einhaltung der Standards. Bei ihrer technologischen Überprüfung zog die EPA die jüngste technische und wissenschaftliche Literatur über Fortschritte bei der Reduzierung der Dieselemissionen sowie Informationen der Fahrzeughersteller zu Rate, wobei der beachtliche Fortschritt bei der Konstruktion solider

EGR-Systeme für Fernstraßenfahrzeuge deutlich wurde. Diese Quellen zeigten, dass das gekühlte EGR-System eine von verschiedenen Technologien ist, die Dieselfahrzeugherstellern zur Verfügung steht, um die Emissionsstandards der Stufe 3 einzuhalten – ein Ergebnis des technologischen Fortschritts seit 1998. Zusätzlich plante die EPA ein Programm der Stufe 3 mit besserer Anpassung an die künftigen Fernstraßenstandards, um insbesondere eine vergleichbare Reduzierung der Partikelemissionen (PM) von nicht straßengebundenen Fahrzeugen zu erreichen. Die EPA bestätigt erneut, dass

- die festgelegten Standards der Stufe 3 im vorgeschriebenen Zeitrahmen durchführbar sind
- die Standards der Stufe 2 für Fahrzeuge unter 50 PS durchführbar sind
- die Zulassungstestdaten der Fahrzeuge der Stufe 1 in diesem PS-Bereich zeigen, dass viele dieser Fahrzeuge bereits die Standards der Stufe 2 erfüllen.

Seit der Vorschrift von 1998 haben die zunehmenden Beweise dafür, dass Dieselemissionen ernste Gesundheitsprobleme verursachen können, die Überzeugung gestärkt, dass weitere Maßnahmen berechtigt sind. Die EPA hat vor Kurzem Vorschriften erlassen, mit deren Hilfe die Emissionen von Dieselfahrzeugen auf Fernstraßen dramatisch reduziert werden sollen. Damit werden nicht straßengebundene Dieselfahrzeuge – bereits Hauptverursacher gesundheitsschädlicher Partikel und ozonbildender Verbindungen – in Zukunft eine beherrschende nichtstationäre Quelle dieser Emissionen.

Die US-EPA hat bereits einige Schritte bezüglich nicht straßengebundener Dieselfahrzeuge

partikel-Emissionen und Betriebsemissionen (z.B. Entwicklung eines Übergangstestzyklus zur besseren Charakterisierung der Betriebs-Partikelemissionen) unternommen. Die Behörde ist jedoch der Meinung, spezielle Vorschriften seien die beste Lösung, da immer klarer werde, dass das wirksamste Mittel zur weiteren Reduzierung der PM-Emissionen (und der Stickoxid-Emissionen, falls gerechtfertigt) eine systematische Vorgehensweise sei, wobei nicht straßengebundene Dieselfahrzeuge zusammen mit Kraftstoffen in einem einzigen koordinierten Programm gesetzlich geregelt werden – ähnlich der Art und Weise, wie kürzlich Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Fernstraßenfahrzeugen getroffen wurden. Diese Vorgehensweise würde dem Muster folgen, das sich in der Vergangenheit als erfolgreich erwiesen hat, wonach Programme zur Senkung der Emissionen nicht straßengebundener Fahrzeuge nach dem Vorbild der Fernstraßen-Programme entwickelt werden, mit zusätzlicher Vorlaufzeit zur Anpassung der Fernstraßen-Technologien an die Anwendungssysteme nicht straßengebundener Fahrzeuge. Die EPA plant, nächstes Jahr mit einem Vorschlag ein solches Gesetzgebungsverfahren in die Wege zu leiten.

ASIEN-PAZIFIK-RAUM

11. Diesel-Umrüstungsprogramm in Tokio macht Fortschritte

Das Umrüstungsprogramm der *Tokyo Metropolitan Government* (TMG) macht rasche Fortschritte. Die Zulassungskriterien wurden basierend auf den mittels der Geräte zur Partikelreduzierung (PM) gemessenen Werten verabschiedet.

Umrüstungsgeräte werden nach folgender Klassifizierung eingeteilt:

1. Dieselpartikelfilter (DPF)

Geräte, die im Auspuff eines Dieselfahrzeugs zum Auffangen der Partikel eingebaut werden. Diese Geräte werden je nach der Weise, wie die aufgefangenen Partikel beseitigt werden und der Filter regeneriert wird, wie folgt unterteilt:

- 1.1. Die aufgefangenen Partikel werden durch externe Energie verbrannt (z. B. Heizdrähte), um den Filter zu regenerieren (aktives Regenerationssystem)
- 1.2. Die aufgefangenen Partikel werden unter Verwendung der Abgashitze des Autos oder der Katalysatorfähigkeit oxidiert und beseitigt, um den Filter erfolgreich zu regenerieren (kontinuierliches Regenerationssystem)
- 1.3. Der Filter wird behandelt, wenn das Fahrzeug außer Betrieb ist, um die aufgefangenen Partikel zu beseitigen (Nicht-Regenerationssystem)

2. Oxidationskatalysatoren und andere Systeme

2.1. Oxidationskatalysator

Ein System, bei dem (zusätzlich zu den in 1.1 bis 1.3 genannten Systemen) die aus einem Fahrzeug emittierten Partikel durch die Tätigkeit des im Autoauspuff installierten Katalysators oxidiert und beseitigt werden.

2.2. Andere Systeme

Andere als die in 1 und 2.1 zur Partikelbeseitigung genannten Systeme.

Eine ganze Reihe von Systemen wurde bereits von der TMG zugelassen.

12. China gewährt Steuernachlässe für Saubere Autos

China hat Steuernachlässen für drei Autohersteller zugestimmt, deren Fahrzeuge die

Euro II-Emissionsstandards als Teil eines Programms erfüllen, mit dem erreicht werden soll, dass alle Autos bis 2004 diesem Standard entsprechen. Mit dieser Maßnahme werden 30% der seit letztem September in Kraft getretenen chinesischen 5%-Verbrauchssteuer auf einheimische PKWs erstattet. Dies entspricht einem Nachlass von ca. \$181 Millionen. *Shanghai GM, Shanghai VW* und *Aeolus-Citroen* waren die ersten drei Hersteller, die diese Zulassung erhielten. Weitere joint ventures sollen bald folgen.

13. Australien führt schwefelarmen Dieselkraftstoff ein

Die Australische Bundesregierung hat angekündigt, die Qualität von Dieselkraftstoff mit erheblich strengeren Richtlinien für Schwefelgrenzwerte ab 31. Dezember 2002 gesetzlich festzulegen.

Derzeit beträgt der durchschnittliche Schwefelgehalt in Dieselkraftstoffen 1440 ppm. Mit dem neuen Standard wird der Schwefelgehalt in 2003 auf 500 ppm reduziert; ab 2006 wird der Höchstwert auf 50 ppm festgelegt.

Details from:

<http://www.sae.org/calendar/toptecs.htm>

Event co-sponsored with MECA.

“8th Annual Fuels and Lubes Asia Conference and Exhibition”

29 January – 1 February 2002, Singapore

Details from: <http://www.flasia.info/>

Latest developments in Asia's fuels, lubricants and additives industry.

“Global Alternative Fuels Forum 2002”

12-13 February 2002, Stuttgart

Details from:

<http://www.theenergyexchange.co.uk/>

Includes presentations on fuel cells.

23rd Vienna Engine Symposium

25-26 April 2002, Vienna

Details from:

<http://ivkwww.tuwien.ac.at/oevk.html>

“FISITA 2002” – World Automotive Congress

2-7 June 2002, Helsinki

Details from FISITA on:

www.fisita2002.com

Congress themes include The Environment, New Generation of Vehicles and Policy & Regulation.

11th International Conference “Verkehr und Umwelt”

19-21 June 2002, Graz, Austria

Details on: <http://fkma.tu-graz.ac.at>

Call for papers.

KÜNFTIGE KONFERENZEN

“PZEV Emissions Technology TOPTEC”

24-25 January 2002, Hilton San Diego, CA