

N **AECC** Newsletter

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

Affiliated to CEFIC

September – Oktober 2002

ENTWICKLUNGEN IN DER INTERNATIONALEN GESETZGEBUNG

Inhalt

| | |
|---|---|
| EUROPA..... | 2 |
| 1. Finnische Studie zeigt Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und Herzerkrankungen | 2 |
| 2. Neue europäische Studien beweisen, dass verbesserte Luftqualität Leben retten kann.2 | |
| 3. Schweizer Regierung schlägt Steuern für schwefelhaltige Benzin- und Dieselmotoren vor | 2 |
| 4. Europa-Parlament beschließt Grenzwerte für Kraftstoffe und Hobbyboote | 3 |
| NORD-AMERIKA..... | 4 |
| 5. US-EPA veröffentlicht Gesundheitsbericht über Dieselmotoren | 4 |
| 6. Kanadische Behörde bezeichnet Smogbestandteile als Schadstoffe | 5 |
| 7. EPA beschließt Emissionsvorschriften für nicht straßengebundene Benzinfahrzeuge | 5 |
| ASIEN-PAZIFIK-REGION..... | 5 |
| 8. Schneller Anstieg der Autoverkäufe in China | 5 |
| 9. Toyota-FAW-Joint Venture bringt starkes Wachstum in China..... | 5 |
| 10. Japanische Autohersteller streben weitere Emissionsreduzierung an | 5 |
| 11. Japan: NO ₂ -Emissionen stagnieren, während Partikel sinken | 6 |
| 12. Indonesien stoppt Verbrauch von verbleitem Benzin ab 2003 | 6 |
| 13. Australische Minister beschließen Entwurf zu Staatlicher Vorschrift für Feinpartikel | 6 |
| 14. Tokyoter Dieselmotoren-Umrüstungsprogramm erweitert | 6 |
| LATEINAMERIKA | 7 |
| 15. Staatliche Ölgesellschaft von Venezuela stoppt Verkauf von zwei Sorten verbleiten Benzins | 7 |
| ALLGEMEIN | 7 |
| 16. Autohersteller fordern globale Harmonisierung der Kfz-Vorschriften | 7 |
| KÜNFTIGE KONFERENZEN | 8 |

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. Finnische Studie zeigt Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und Herzerkrankungen

Durch Luftverschmutzung verschlimmern sich Herzerkrankungen, weil die Blutversorgung des Herzens unterbrochen wird, heißt es in einer finnischen Forschungsstudie, anhand derer herausgefunden werden soll, weshalb sich in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung nicht nur Asthma, sondern auch Herzbeschwerden verschlimmern. Die Forscher des finnischen *National Public Health Institute* konzentrierten sich dabei auf Emissionen aus Fabrikschornsteinen und Abgasrohren von Dieselbussen und Diesel-LKWs. Bei Herzpatienten, die diese Schadstoffe eingeatmet hatten und danach Sport trieben, bestand eine dreifach höhere Wahrscheinlichkeit, an Ischämie (verringerte Blutzufuhr zum Herzen) zu erkranken als nach dem Einatmen sauberer Luft.

Die Studie habe dazu beigetragen, den Zusammenhang zwischen Luftverschmutzung und Herzerkrankungen deutlich zu machen, schrieben Dr. Murray Middleman und seine Kollegen der Universität Harvard in einem Kommentar.

2. Neue europäische Studien beweisen, dass verbesserte Luftqualität Leben retten kann.

Eine verbesserte Luftqualität durch Reduzierung der Verkehrsschadstoffe kann Leben retten, erklärten Wissenschaftler in einer neuen Studie, die in der britischen medizinischen Fachzeitschrift "The Lancet" veröffentlicht wurde. Holländische Wissenschaftler¹ wiesen nach, dass Personen, die längere

Zeit Verkehrsabgase einatmen, eine kürzere Lebenserwartung haben könnten als andere Menschen. Die an der Universität Utrecht durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass ältere Anwohner einer Hauptstraße mit hohen Luftschadstoffen vermutlich doppelt so häufig an Herz- und Lungenerkrankungen sterben wie Personen, die weiter weg wohnen. Diese Ergebnisse lassen vermuten, dass man bei der Beurteilung der Partikelemissionen allein aufgrund der durchschnittlichen Konzentrationen in den Gemeinden die gesundheitsschädigenden Auswirkungen höherer Konzentrationen in der Nähe der Schadstoffquellen unterschätzt. Tatsächlich hat sich das relative Risiko für eine Konzentration von 10 µg/m³ schwarzen Rauchs fast verdoppelt (1,71; 95% Vertrauensintervall 1,10-2,67), wenn man örtliche Quellen für schwarzen Rauch zu den Grundkonzentrationen hinzurechnet.

3. Schweizer Regierung schlägt Steuern für schwefelhaltige Benzin- und Dieselkraftstoffe vor

Die Schweizer Regierung hat dem Schweizer Parlament einen Gesetzesvorschlag vorgelegt, wonach eine neue Steuer für Benzin- und Dieselkraftstoffe mit einem Schwefelgehalt über 10 ppm eingeführt werden soll. Der dem Parlament am 20. September unterbreitete Vorschlag sieht vor, die neue Steuer auf 2-4 Schweizer Centimes/Liter für Benzin- und Dieselkraftstoff und auf 4-5 Centimes/Liter für Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt

Netherlands (G Hoek PhD, B Brunekreef PhD); Department of Nutritional Epidemiology, Netherlands Organisation for Applied Scientific Research, Nutrition and Food Research, Zeist (S Goldbohm PhD); Laboratory of Exposure Assessment and Environmental Epidemiology, National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven (P Fischer MSc); and Department of Epidemiology, Maastricht University, Maastricht, Netherlands (P A van den Brandt PhD), Lancet, Volume 360, Number 9341 19 October 2002

¹ "Association between mortality and indicators of traffic-related air pollution in the Netherlands: a cohort study", Institute for Risk Assessment Sciences, Environmental and Occupational Health group, Utrecht University, Utrecht,

über 10 ppm festzulegen. Kraftstoff mit einem Schwefelgehalt unter 10 ppm gilt als entschwefelter Treibstoff und soll von der Steuer ausgenommen werden. Diese soll am 1. Januar 2004 in Kraft treten.

4. Europa-Parlament beschließt Grenzwerte für Kraftstoffe und Hobbyboote

Schwefelfreier Benzin- und Dieselkraftstoff bis 2009

Am 26. September hat das Europa-Parlament einem Gesetzeskompromiss der EU-Regierungen über den Zeitplan der vorgeschriebenen Einführung von schwefelfreiem Benzin- und Dieselkraftstoff zugestimmt. Wenn der Ministerrat diesen annimmt, gilt ab 1. Januar 2009 in der gesamten EU bei Kraftstoffen für Straßenfahrzeuge ein Schwefelgrenzwert von 10 ppm. Widersetzen sich die Minister anderen Forderungen des Parlaments, müssen sich beide Seiten über ein Schlichtungsverfahren einigen.

Parlament und Ministerrat haben bereits beschlossen, dass die Mitgliedsländer bis 1. Januar 2005 anfangen müssen, "schwefelfreie" Kraftstoffe auf den Markt zu bringen. Die Verteilung soll "geographisch ausgeglichen" erfolgen, damit die Fahrer in angemessener Entfernung saubere Kraftstoffe tanken können. Ab 1. Januar 2009 sollen schwefelfreie Kraftstoffe in der gesamten EU erhältlich sein, damit diese den Markt "voll durchdringen", wie es in dem vom Parlament angenommenen Text heißt.

Nach Aussage der EU-Kommission würde ein niedrigerer Schwefelgehalt zu einer Verbesserung der Luftqualität führen, die Versäuerung vermindern und die Einführung neuer Technologien erleichtern, die

erforderlich sind, um das EU-Ziel der Reduzierung der Kohlendioxidemissionen von Neuwagen auf durchschnittlich 140 g/km bis zum Jahr 2008 zu erreichen.

In der Ersten Lesung am 29. November 2001 erklärte das Parlament, der Zeitpunkt solle um drei Jahre auf den 1. Januar 2008 vorgezogen werden. In ihrer Stellungnahme zu dem Gesetzesentwurf schlugen die EU-Minister den 1. Januar 2009 vor; der Kompromiss wurde nun vom Parlament angenommen. Es bestand allerdings darauf, dass der für Dieselkraftstoff festgelegte Zeitpunkt 2009 bis Ende 2005 überprüft und verschoben werde, falls es Lieferprobleme gibt.

Das Parlament beschloss jedoch auch strengere Vorschriften über den Schwefelgehalt von Kraftstoffen für andere bewegliche Maschinen und Geräte als Kraftfahrzeuge. Um den geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen, nahm das Parlament einen Änderungsvorschlag an, wonach die einzelnen Staaten Steuererleichterungen für saubere Kraftstoffe einführen können.

Luftschadstoff- und Lärmgrenzwerte für Hobbyboote

Am 26. September hat das Europäische Parlament eine Vorschrift für Abgas- und Lärmemissionen von Hobbybooten angenommen, in der Grenzwerte für Kohlenmonoxid-, Kohlenwasserstoff-, Stickoxid- und Partikel-Emissionen je nach Fahrzeuggröße und -typ festgelegt sind.

Österreich und Deutschland haben zusammen mit der Schweiz ebenfalls nationale Vorschriften erlassen, um die Umweltverschmutzung in den Seen und Flüssen an ihren Grenzen zu reduzieren. In Schweden wurden seit 1996 keine neuen Gesetze erlassen, wobei die Übernahme der EU-Standards noch aussteht.

Bis zum 30. Juni 2003 müssen die EU-Mitgliedsländer die Bestimmungen der EU-Richtlinie in nationale Gesetze umgesetzt haben. Ab Januar 2004 wird diese für über 3 Millionen pro Jahr in Europa verkaufte Fahrzeuge gelten.

NORD-AMERIKA

5. US-EPA veröffentlicht Gesundheitsbericht über Dieselabgase

Die US-Umweltschutzbehörde EPA hat ihren letzten Gesundheitsbericht über Dieselabgase veröffentlicht. In dem Bericht wird Literatur über die gesundheitlichen Auswirkungen untersucht, um die Hauptgefahren für die menschliche Gesundheit zu erkennen; außerdem werden die Ansprechcharakteristika der wichtigsten gesundheitlichen Auswirkungen ausgewertet, um verstehen zu können, wie Menschen, die diesen Schadstoffen ausgesetzt sind, davon beeinflusst werden.

Dieselabgase enthalten große Mengen an Schadstoffen in einer komplexen Gas-Partikel-Mischung. Menschen sind diesen Abgasen durch Fernstraßenfahrzeuge und nicht straßengebundene Dieselfahrzeuge ausgesetzt.

Durch die im Jahr 2000 eingeführten Emissionsstandards werden die Abgasemissionen von LKWs, Bussen und anderen Straßenfahrzeugen des Baujahrs 2007 sehr stark reduziert. Die EPA erwartet ähnlich strenge Vorschriften für andere Dieselfahrzeuge inkl. nicht straßengebundene Fahrzeuge.

Bis diese in Kraft treten, arbeitet die US-EPA mit staatlichen und örtlichen Behörden zusammen, um ältere und schadstoffreiche Fahrzeuge auf einen saubereren Betrieb umzurüsten und Modellprogramme zur Reduzierung der Emissionen von Fahrzeugen im Leerlauf zu entwickeln. Daneben versucht

die EPA zusammen mit örtlichen Behörden zu erreichen, dass wirksame Technologien zur Partikelreduzierung und für Kraftstoffe mit niedrigem Schwefelgehalt frühzeitig – noch vor Inkrafttreten der Bestimmungen für 2007 – eingeführt werden können. Heute produziert mindestens ein Autohersteller neue Fahrzeuge mit Partikelfallen, die – kombiniert mit Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt – die Partikelgrenzwerte für 2007 erfüllen.

In dem Gesundheitsbericht wird festgestellt, dass bei einer langfristigen, also chronischen Aufnahme von Dieselabgasen die Wahrscheinlichkeit besteht, an Lungenkrebs zu erkranken und – je nach Schadstoffaufnahme – andere Lungenschädigungen zu erleiden. Die Schlussfolgerungen, die in dem Bericht gezogen werden, basieren auf einer Untersuchung von Abgasbelastungen durch Fahrzeuge, die vor Mitte der 90er Jahre gebaut wurden. Kurzfristige (d.h. akute) Belastungen können vorübergehende Reizungen und Entzündungen hervorrufen, wobei Art und Ausmaß der Symptome in der Bevölkerung stark schwanken.

Der Partikelanteil in den Dieselabgasen und ihre Zusammensetzung sind für das heutige medizinische Verständnis der EPA und die Formulierung der Schlussfolgerungen in dem Gesundheitsbericht von entscheidender Bedeutung. Die Abgaspartikel in den Straßenfahrzeugemissionen wurden in den letzten Jahren gesenkt; durch Fahrzeuge, die die Vorschriften ab 2007 erfüllen, wird eine 90%ige Reduzierung der heutigen Werte erwartet. Während die US-EPA glaubt, die Schlussfolgerungen des Gesundheitsberichts würden generell für alle Dieselfahrzeuge gelten (da sauberere Dieselfahrzeuge ein Großteil existierender Fahrzeuge ersetzen), muss nochmals überprüft werden, inwieweit die Schlussfolgerungen dieses Berichts

allgemein anwendbar sind.

6. Kanadische Behörde bezeichnet Smogbestandteile als Schadstoffe

Die Umweltbehörde *Environment Canada* hat vorgeschlagen, Ozon, Ozonvorläufer und die Vorläufer lungengängiger Partikel mit einem Durchmesser von 10 Mikrometer und kleiner in die Schadstoffliste aufzunehmen. Dadurch, dass die Smogbestandteile als Schadstoffe gelten, so die Behörde, habe die Regierung die Möglichkeit, detaillierte Pläne zur Reduzierung der Emissionen zu entwickeln, die Leben, Gesundheit, Umwelt und Artenvielfalt bedrohen. Die zur Aufnahme in die Schadstoffliste vorgeschlagenen speziellen Stoffe sind gasförmiger Ammoniak, Ozon, Schwefeldioxid, Stickoxid, Stickstoffdioxid und leicht verdampfende, flüchtige organische Verbindungen.

7. EPA beschließt Emissionsvorschriften für nicht straßengebundene Benzinfahrzeuge

Die US-EPA hat neue Standards zur Begrenzung der Luftschadstoffe von Schneemobilen und anderen nichtstraßengebundenen Fahrzeugen veröffentlicht. Diese Vorschriften gelten für über eine Million geschätzter US-Transportmittel von Yachten und Kreuzern bis zu Gabelstaplern, Motorrädern, Flughafenfahrzeugen und anderen Benzinfahrzeugen.

Nach Aussage der EPA sollen mit Hilfe der neuen Vorschriften 2 Millionen Tonnen Smog und andere gesundheitsschädliche Stoffe weniger pro Jahr emittiert und bis zum Jahr 2030 (wenn ältere Fahrzeuge, die jetzt noch in Betrieb sind, ganz aus dem Verkehr gezogen sind) 8 Milliarden \$ an Gesundheitskosten eingespart werden.

“Das entspricht etwa 32 Millionen Autos weniger auf den Straßen”. Nach Angaben der EPA emittiert ein Schneemobil so viel Schadstoffe wie rund 100 Autos.

ASIEN-PAZIFIK-REGION

8. Schneller Anstieg der Autoverkäufe in China

Der Verkauf heimischer Fahrzeuge ist nach Angaben der Chinesischen Autoherstellervereinigung im Vergleich zum Vorjahr im Zeitraum zwischen Januar und Juli 2002 um 31% auf 1,80 Millionen Stück gestiegen. In Beijing, dem größten Absatzmarkt, wurden in der ersten Hälfte dieses Jahres insgesamt 133.000 Kraftfahrzeuge verkauft, was nach Aussage des Statistischen Amtes der Stadt Beijing einem jährlichen Anstieg von 19,2% entspricht. Davon waren 99.000 Neuwagen (30%). Der Verkauf von PKWs, Bussen und LKWs hat sich im letzten Jahr in China um 13% auf 2,35 Millionen erhöht.

9. Toyota-FAW-Joint Venture bringt starkes Wachstum in China

Die *Toyota Motor Corporation* und die chinesische Firma *First Automotive Works (FAW)* haben in China ein Joint Venture-Unternehmen gegründet, erklärten beide Autohersteller am 29. August. Sie planen, im Jahr 2010 über ihr Joint Venture 300.000 bis 400.000 Fahrzeuge – darunter Mittelklasse- und Luxuswagen, Sportfahrzeuge und Minicars – zu verkaufen.

10. Japanische Autohersteller streben weitere Emissionsreduzierung an

Die japanischen Autohersteller verstärken ihre Anstrengungen zur Reduzierung schädlicher Emissionen und wollen bis Ende 2003 erreichen, dass 80% der auf dem heimischen Markt verkauften Neuwagen als umwelt-

freundlich zugelassen werden, heißt es im *Nihon Keizai Shimbun* Bericht. Damit soll die internationale Wettbewerbsfähigkeit der japanischen Autohersteller verbessert werden, da in allen Ländern immer strengere Emissionsvorschriften eingeführt werden.

11. Japan: NO₂-Emissionen stagnieren, während Partikel sinken

Laut dem am 26. September vom Umweltministerium veröffentlichten Jahresbericht zur Luftverschmutzung sind die durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Werte (NO₂) 2001 im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben, während die Schwebstaub-Emissionen (SPM/suspended particulate matter) zwei Jahre nacheinander gesunken sind. Das Ministerium schrieb die Verbesserungen der Einführung von Technologien für sauberere Dieselfahrzeuge und den strengeren Emissionsvorschriften zu.

Nach Angaben des Ministeriums konnten nur in den Präfekturen Tokyo, Osaka, Saitama und Kanagawa die NO₂-Werte nicht unter 0,06 ppm gehalten werden. Man erwartet, dass die Emissionen in diesen Regionen ab 2003 zurückgehen, wenn in Tokyo und den benachbarten Präfekturen städtische Verordnungen durchgesetzt werden, die vorsehen, Dieselfahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen, die nicht mit Dieselpartikelfiltern ausgerüstet sind.

An zwei Dritteln der Überwachungsstationen wurden SPM-Werte unter dem maximalen Toleranzwert von 0,1 Milligramm/m³ gemessen, womit diese nach Aussage des Ministeriums zwei Jahre nacheinander gesunken sind.

12. Indonesien stoppt Verbrauch von verbleitem Benzin ab 2003

Laut einer ministeriellen Erklärung haben

die Ministerien für Transport, Energie und Mineralressourcen vereinbart, den Verbrauch von verbleitem Benzin in ganz Indonesien ab Januar 2003 zu stoppen. Die Luftverschmutzung durch Fahrzeugemissionen hat in Indonesien ein alarmierendes Ausmaß erreicht; die Anzahl der in Indonesien zugelassenen Kraftfahrzeuge ist um 8% auf 12% pro Jahr angestiegen. Die Luftverschmutzung in den indonesischen Großstädten hat sich nicht nur durch die veralteten öffentlichen Transportmittel verschlimmert, sondern auch deshalb, weil aufgrund der andauernden Wirtschaftskrise die Kraftfahrzeuge schlecht gewartet werden. Zu den wichtigsten Maßnahmen zur Reduzierung der Kraftfahrzeugemissionen gehören strengere Kfz-Emissionsstandards.

13. Australische Minister beschließen Entwurf zu Staatlicher Vorschrift für Feinpartikel

Die australischen nationalen, staatlichen und regionalen Umweltminister haben auf ihrer Sitzung am 11. Oktober die Veröffentlichung eines Entwurfs zu einer Staatlichen Umweltschutzvorschrift (NEPM) für Ultrafeinpartikel beschlossen. Die NEPM-Vorschrift für Partikel mit einem Durchmesser kleiner als 2,5 Mikron (PM 2,5) wird als Änderung der bestehenden Umgebungsluft-Vorschrift eingeführt. Vorgeschlagen ist ein Tagesstandard für PM 2,5 von 25 Mikrogramm/m³ und ein Jahresstandard von 8 Mikrogramm/m³.

14. Tokyoter Dieselfahrzeug-Umrüstungsprogramm erweitert

In Groß-Tokyo, das über die Hälfte der japanischen Wirtschaft repräsentiert, wird damit begonnen, die strengen Dieselfahrzeug-Vorschriften durchzusetzen, wobei alle derzeit in Betrieb befindlichen LKWs und Busse aus dem Verkehr gezogen werden, die

keine Dieselpartikelfilter (DPFs) haben. Die Provinzen in Groß-Tokyo haben sich zu einer Allianz zusammengeschlossen, um wegen ernster Luftverschmutzungsprobleme durch Stickoxid- und SPM-Emissionen den Betrieb von Dieselfahrzeugen einzuschränken.

Nach Ablauf einer einjährigen Meldefrist werden die vier Provinzen ab 1. Oktober 2003 gemeinsam ihre Dieselvorschriften einführen.

Flottenbetreiber und Besitzer von vor 1997 zugelassenen Dieselfahrzeugen müssen die von Tokyo und/oder den anderen drei Provinzen vorgeschriebenen DPFs in ihre Dieselfahrzeuge einbauen lassen oder ihre Fahrzeuggetriebe auf komprimiertes Erdgas (CNG), Benzin oder andere Energiequellen umrüsten. Nach 1997 zugelassene Dieselfahrzeuge dürfen ohne DPFs betrieben werden, müssen jedoch sieben Jahre nach ihrer Erstzulassung mit diesen Filtern nachgerüstet werden.

LATEINAMERIKA

15. Staatliche Ölgesellschaft von Venezuela stoppt Verkauf von zwei Sorten verbleiten Benzins

In der zweiten Phase eines Programms, mit dem verbleites Benzin in Venezuela endgültig vom Markt verschwinden soll, hat die staatliche Ölgesellschaft *Petroleum of Venezuela* (PDVSA) am 15. September den Verkauf von zwei von drei Sorten verbleiten Benzins gestoppt. Diese Maßnahme ist Teil des Regierungsprogramms zur Reduzierung der Luftverschmutzung durch Blei und andere Luftschadstoffe.

Danach gibt es nur noch zwei Sorten Benzin für Autos: Bleifreies Benzin mit 95 Oktan und verbleites Benzin mit 91 Oktan. Die PDVSA erwartet, dass der Verkauf von blei-

freiem Benzin um 13% auf 25% ansteigen werde. Andere Sorten verbleiten Benzins werden weiterhin für Flugzeuge und andere Fahrzeuge als Autos erhältlich sein.

Die erste Phase dieses Programms zur Abschaffung von verbleitem Benzin begann 1999 mit einem Präsidenten-Erlass, wonach alle ab Modelljahr 2000 verkauften Autos mit bleifreiem Benzin betrieben und mit Abgaskatalysatoren ausgerüstet werden müssen.

Die PDVSA will verbleites Benzin vollständig vom heimischen Markt verbannen, was jedoch nicht möglich ist, solange die Raffineriekapazitäten des Landes zur Produktion von bleifreiem Benzin nicht genügend ausgeweitet sind.

ALLGEMEIN

16. Autohersteller fordern globale Harmonisierung der Kfz-Vorschriften

Spitzenkräfte von 13 europäischen, japanischen und US-amerikanischen PKW- und Leicht-LKW-Herstellern sowie Vertreter einiger führender Autoherstellervereinigungen forderten am 27. September die globale Harmonisierung der technischen Kraftfahrzeug-Bestimmungen, was ihrer Meinung nach die Sicherheit verbessern und die Umwelt schützen würde. Auf dem *Global Automotive Industry Meeting* erklärten Vorstandsmitglieder von Firmen und andere Industrievertreter, die Harmonisierung der Vorschriften solle im Rahmen der 1998 getroffenen Vereinbarung *United Nations Economic Commission for Europe Agreement* vorangebracht werden.

In diesem unter Aufsicht der Vereinten Nationen stehenden Rechtsdokument – auch als *Parallel Agreement* bekannt – haben die Europäische Union, Japan und die Vereinig-

ten Staaten vereinbart, auf die gegenseitige Anerkennung und Annahme standardisierter technischer Bestimmungen für Kraftfahrzeuge hinzuwirken.

“Die Teilnehmer haben sich darauf geeinigt, dass die internationale Autoindustrie die frühestmögliche Einführung Globaler Technischer Vorschriften anstreben sollte”, sagten die Vorstandsmitglieder in der Abschlusserklärung der Konferenz.

Neben der Forderung nach internationaler Harmonisierung beschlossen die Vorstandsmitglieder, Konvergenz anzustreben, um auf dem Gebiet “saubere Dieseltechnologie” Fortschritte im Umweltschutz zu machen. Ihrer Meinung nach seien heutige Dieselmotoren “sowohl hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs als auch der Kohlendioxidemissionen auf dramatische Weise wirksamer als konventionelle Benzinmotoren” und hätten somit “das Potenzial, die strengen Emissionsbestimmungen zu erfüllen”.

Die Vorstandsmitglieder versprachen, die Marktdurchdringung von Hybridautos, sauberen Dieselfahrzeugen, Brennstoffzellenautos und Wasserstoffverbrennungsmotoren durch “verstärkte Unterstützung technischer Innovationen und der benötigten Infrastruktur, verbesserte Qualität der vorhandenen Kraftstoffe – insbesondere schwefelfreier Kraftstoffe – und Überzeugung der Kunden, diese Autos in großen Mengen anzunehmen” zu beschleunigen.

KÜNFTIGE KONFERENZEN

European Automotive Fuels Meeting

21 November 2002, Paris, France

Registration via E-mail:
ifqc@chemweek.com

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

16-18 December 2002, Hong Kong

Details from:

http://www.epd.gov.hk/epd/english/news_events/events/baq2002.html

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>

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

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

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.

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

22-24 October 2003, Brussels, Belgium

Details from Prof. N Kruse at ULB (nkruse@ulb.ac.be) or from CAPoC6 web site in due course:

<http://www.ulb.ac.be/sciences/cpmct/CAPoC6/>

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.