

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Septembre – Octobre 2002

ACTUALITES REGLEMENTAIRES INTERNATIONALES

Table des matières

EUROPE.....	2
1. Une étude finlandaise crée un lien entre pollution et maladies cardiaques	2
2. De nouvelles études européennes montrent que l'amélioration de la qualité de l'air peut sauver des vies	2
3. Le gouvernement suisse propose une taxe sur l'essence et le gazole contenant du soufre ..	2
4. Le Parlement européen statue sur les carburants et les bateaux de loisirs.....	3
Essence et gazole sans soufre dès 2009	3
AMERIQUE DU NORD	4
5. L'US EPA publie un document sur le risque sanitaire associé aux émissions des moteurs diesel4	4
6. L'Agence du Canada désigne les composants du smog comme des substances toxiques ..	5
7. L'EPA adopte des règles d'émissions pour les véhicules à essence non routiers.....	5
ASIE-PACIFIQUE	5
8. Les ventes de voitures progressent rapidement en Chine.....	5
9. La filiale de Toyota et de FAW prévoit un développement substantiel en Chine	5
10. Les producteurs automobiles japonais vers des émissions réduites	6
11. Le Japon dit que les émissions de NO ₂ stagnent alors que les particules décroissent.....	6
12. L'Indonésie va arrêter l'utilisation d'essence plombée à partir de 2003.....	6
13. Les ministres australiens d'accord pour publier le projet national sur les particules fines	6
14. Le programme de retrofit du diesel de Tokyo se développe	7
AMERIQUE LATINE	7
15. La société pétrolière d'état au Venezuela va cesser la distribution de deux types d'essence plombée	7
PDVSA envisage de complètement éliminer l'essence sans plomb du marché intérieur, mais ce ne sera possible que lorsque la capacité nationale de raffinage de l'essence sans plomb sera suffisante.....	7
GENERAL.....	8
16. Les constructeurs appellent à une harmonisation mondiale des normes techniques des véhicules	8
FUTURES CONFERENCES	8

Pour tous renseignements, veuillez contacter :
ASSOCIATION FOR EMISSIONS CONTROL BY CATALYST
Avenue de Tervueren 100, B-1040 Bruxelles
Tél: ++ 32 2 743.24.90, Fax: ++ 32 2 743.24.99
Email: info@aecc.be, Web: <http://www.aecc.be>

EUROPE**1. Une étude finlandaise crée un lien entre pollution et maladies cardiaques**

La pollution de l'air aggrave les maladies cardiaques en coupant la circulation vers le cœur, tels sont les conclusions de l'étude d'une équipe de recherche finnoise qui aide à comprendre pourquoi les environnements pollués aggravent non seulement l'asthme mais aussi les maladies cardiaques. Les chercheurs de l'Institut National de Santé Publique en Finlande ont porté leur attention spécifiquement sur la pollution générée par les cheminées d'usine et par les échappements de quelques bus et camions à motorisation diesel. Les malades cardiaques qui ont été exposés à de telles pollutions ont montré une tendance environ trois fois plus grande à être victimes d'ischémie – chute de l'arrivée de sang au cœur – lorsqu'ils faisaient de l'exercice après avoir été exposés à de telles pollutions que lorsqu'il faisaient les mêmes exercices après avoir respiré de l'air propre.

L'étude aide à expliquer pourquoi la pollution peut avoir des conséquences cardiaques, selon le Docteur Murray Mittleman et ses collègues de l'Université de Harvard dans leur commentaires de la publication .

2. De nouvelles études européennes montrent que l'amélioration de la qualité de l'air peut sauver des vies

Améliorer la qualité de l'air en réduisant la pollution causée par les congestions du trafic peut sauver des vies, c'est ce qu'affirment des scientifiques dans un nouvelle étude publiée dans le journal médical britannique

«The Lancet». Des scientifiques hollandais¹ montrent que des personnes exposées aux fumées du trafic sur une longue période de temps peuvent avoir une espérance de vie plus courte que d'autres personnes. Des résidents âgés qui ont vécu près d'une grande route, où les concentrations en polluants atmosphériques étaient élevées, avaient un probabilité environ double de mourir d'une maladie cardiaque ou pulmonaire de celle des personnes ayant vécu loin des ces routes, tels sont les résultats d'une étude conduite à l'Université d'Utrecht. Ces résultats suggèrent que le calcul de risque lié à l'exposition aux particules, qui ne prend en compte que les concentrations de fond moyenne sur la zone, sous-estiment le risque sanitaire imputable aux fortes concentrations dans le voisinage immédiat des sources. En fait, le risque relatif de $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ de fumée noire double presque (1,71, 95% intervalle de confiance 1,10-2,67) lorsqu'on modélise les sources de fumées noires locales en supplément de la concentration de fond.

3. Le gouvernement suisse propose une taxe sur l'essence et le gazole contenant du soufre

Le gouvernement suisse a fait parvenir au Parlement suisse une proposition d'instituer une nouvelle taxe sur l'essence et le gazole contenant des taux de soufre supérieurs à 10 parties par million. Selon la proposition,

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, 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

transmise au Parlement le 20 septembre, la nouvelle taxe serait fixée entre 2 et 4 centimes suisses par litre pour l'essence et 4 à 5 centimes pour le gazole avec un taux de soufre supérieur à 10 ppm. Le carburant avec moins de 10 ppm sera considéré comme un carburant désulfuré et sera exempté de la taxe. L'entrée en vigueur de la nouvelle taxe est prévue pour le 1er janvier 2004.

4. Le Parlement européen statue sur les carburants et les bateaux de loisirs

Essence et gazole sans soufre dès 2009

Le 26 septembre, le Parlement Européen a voté pour adopter un compromis législatif avec les gouvernements de l'Union Européenne sur les échéances de l'introduction obligatoire de l'essence et du gazole sans plomb. Si le Conseil des ministres donne son accord, l'Union Européenne mettra en place une limite de 10 parties par million sur le taux de soufre dans les carburants routiers dans l'ensemble de l'Europe à compter du 1er janvier 2009. Mais si les ministres s'opposent aux autres demandes du Parlement, les deux parties devront résoudre la question par conciliation.

Le Parlement et le Conseil sont déjà d'accord sur le fait que les états membres doivent commencer à vendre du carburant « zéro soufre » dès le 1er janvier 2005. La distribution doit respecter une répartition géographique harmonieuse qui puisse permettre aux automobilistes d'avoir accès aux carburants propres à une distance raisonnable. Ce que prévoit le texte du Parlement est que, à compter du 1er janvier 2009, les carburants sans soufre devront être disponibles partout dans l'Union

Européenne et réaliser ainsi une pénétration totale du marché.

La Commission Européenne a dit que les taux réduits de soufre amélioreront la qualité de l'air, réduiront l'acidification et faciliteront les nouvelles technologies des moteurs à mettre en place pour atteindre la cible de l'Union Européenne : une réduction des émissions de dioxyde de carbone des nouveaux véhicules à une moyenne de 140 grammes par kilomètre en 2008.

En première lecture le 29 novembre 2001, le Parlement avait dit qu'il voulait avancer la date d'application de trois ans au 1er janvier 2008. En débattant de leur position commune, les ministres avaient suggéré le 1er janvier 2009 ; le compromis est maintenant accepté par le Parlement. Le Parlement a toutefois insisté sur le fait que pour le gazole la date d'application du 1er janvier 2009 devait être soumise à revue en fin 2005, avec une possibilité de report en cas de difficultés sur les approvisionnements.

Cependant le Parlement a aussi introduit des exigences sévères sur les carburants des engins mobiles non routiers. Pour traiter cette question, le Parlement a voté un amendement confirmant que les états membres sont libres d'accorder des incitations fiscales aux carburants les plus propres.

Limites de pollution et de bruit pour les bateaux de plaisance

Le 26 septembre le Parlement Européen a approuvé une mesure qui définira des limites sur les émissions et le bruit causé par les bateaux de plaisance. Il a défini une série de limites sur les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de particules selon le type et la taille du moteur.

L'Allemagne et l'Autriche ont aussi adopté des normes nationales en collaboration avec la Suisse, de manière à contrôler la pollution sur les lacs et les rivières à l'intérieur de leurs frontières. La législation suédoise était gelée depuis 1996 dans l'attente d'une réglementation paneuropéenne.

Les états de l'Union Européenne devront transposer les exigences de la directive dans leur loi nationale avant le 30 juin 2003. A partir de janvier 2004, la réglementation s'appliquera à plus de 3 millions de bateaux vendus chaque année en Europe.

AMERIQUE du NORD

5. L'US EPA publie un document sur le risque sanitaire associé aux émissions des moteurs diesel

L'Agence de la Protection de l'Environnement des Etats-Unis (EPA) a rendu public le document final sur le risque sanitaire associé aux émissions des moteurs diesel. L'établissement du risque évalue la littérature sur les effets sur la santé pour identifier les facteurs de danger pour l'homme les plus importants et détermine les coefficients exposition/réponse des effets les plus importants afin de comprendre l'impact potentiel sur une population exposée.

Les gaz d'échappement diesel contiennent des quantités importantes de polluants dangereux formant un mélange complexe de gaz et particules. L'exposition de l'homme à cette émission provient aussi bien des utilisations routières que non routières du moteur diesel.

Les standards d'émission décidés en 2000 permettront de réduire dans de larges proportions les émissions à l'échappement des gros diesels commercialisés à partir de 2007 pour motoriser les camions, les bus et

autres engins routiers. L'EPA envisage de développer une réglementation tout aussi sévère pour les autres utilisations des moteurs diesel, y compris celles concernant les applications non routières.

En attendant que ces réglementations entrent en vigueur, l'EPA a établi des partenariats avec des états et des agences locales pour réhabiliter des moteurs plus anciens, plus sales afin de les rendre plus propres et pour développer des programmes pilotes afin de réduire les émissions des véhicules au ralenti. De plus l'EPA et les autorités locales travaillent au développement et à l'introduction anticipés de technologies efficaces pour le contrôle des particules et pour la mise à disposition le plus tôt possible avant 2007 des carburants à bas taux de soufre. Aujourd'hui au moins un constructeur produit des moteurs équipés de filtres à particules qui, associés au carburant à bas taux de soufre, satisfont les niveaux d'émissions de particules de 2007.

L'établissement du risque sanitaire conclue que l'exposition à long terme (c.-à-d. chronique) aux émissions du moteur diesel doit probablement causer un risque de cancer du poumon tout en causant d'autres dégradations des poumons selon d'autres modes en fonction de la durée et de l'intensité de l'exposition. Les conclusions du rapport sur l'établissement du risque sanitaire sont basées sur l'exposition à l'échappement de moteurs diesel construits avant le milieu des années 90. L'exposition à court terme peut provoquer des symptômes momentanés d'irritation et d'inflammation, ces symptômes étant éminemment variables au sein de la population.

La fraction particulaire de l'échappement diesel et sa composition sont un élément clé pour la compréhension actuelle par l'EPA des effets sanitaires et dans la formulation

des conclusions sur l'établissement du risque sanitaire. La quantité de particules émises par les moteurs routiers a diminué ces dernières années et devra encore diminuer de 90% entre les niveaux d'aujourd'hui et ceux des moteurs conçus pour satisfaire la réglementation 2007. Du fait que l'EPA croit que les conclusions de l'établissement du risque s'appliquent à l'usage général du diesel d'aujourd'hui et du fait que des moteurs plus propres remplaceront un nombre significatif d'anciens moteurs, la valeur générale des conclusions du rapport sur le risque sanitaire devra être réévaluée.

6. L'Agence du Canada désigne les composants du smog comme des substances toxiques

Environnement Canada propose d'ajouter l'ozone, ses précurseurs et les précurseurs des matières particulaires d'un diamètre inférieur à 10 microns à sa liste de substances toxiques. L'agence dit que désigner les composants du smog comme des substances toxiques va permettre au gouvernement de développer des plans précis pour limiter les émissions qui menacent la vie, la santé, l'environnement et la diversité biologique. Les substances spécifiques proposées à la classification comme toxiques de l'air sont gazeuses: ammoniac, ozone, dioxyde de soufre, oxydes nitreux et nitriques et composés organiques volatiles

7. L'EPA adopte des règles d'émissions pour les véhicules à essence non routiers

L'US EPA a émis de nouveaux standards d'émissions pour limiter la pollution émise par les motos neiges et autres véhicules non routiers. Selon les estimations, les règles s'appliquent à plus d'un million de véhicules

allant des yachts aux chariots élévateurs, aux motos, aux équipements aéroportuaires et autres véhicules à essence.

L'EPA dit que les nouvelles règles vont éliminer de l'air 2 millions de tonnes de smog et autres substances nocives chaque année et économiser 8 milliards de dollars en coûts relatifs à la santé d'ici 2030, quand tous les vieux moteurs actuellement en service seront complètement éliminés.

«C'est équivalent à retirer 32 millions de voitures de la route». Selon l'EPA, une moto neige peut polluer jusqu'à l'équivalent de 100 voitures.

ASIE-PACIFIQUE

8. Les ventes de voitures progressent rapidement en Chine

Les ventes de véhicules produits localement ont augmenté de 31% entre janvier et juillet 2002 par rapport à la même période de l'année précédente, atteignant 1,8 millions d'unités, selon l'association chinoise des producteurs d'automobiles. A Pékin, le plus gros marché, un total de 133 000 véhicules motorisés ont été vendus au premier semestre de cette année, en augmentation de 19,2% d'une année sur l'autre, selon le bureau municipal pékinois des statistiques. Sur ce total, 99 000 étaient de nouvelles voitures, en augmentation de 30%. Les ventes de voitures, bus et camions ont augmenté de 13% atteignant 2,35 millions pour l'ensemble de la Chine l'année dernière.

9. La filiale de Toyota et de FAW prévoit un développement substantiel en Chine

Toyota Motor Corporation et l'entreprise chinoise First Automotive Works (FAW) se sont associées dans des opérations

conjointes en Chine, c'est ce qu'ont annoncé les deux compagnies le 29 août. Les producteurs ont pour but de vendre 300 000 à 400 000 véhicules à l'horizon 2010 par le biais de leurs opérations conjointes, avec des produits comportant des milieux de gammes, des voitures de luxe, des SUV et des petites voitures.

10. Les producteurs automobiles japonais vers des émissions réduites

Les producteurs automobiles japonais font des efforts pour réduire les émissions nocives afin d'atteindre un seuil de 80% des nouvelles voitures pour le marché domestique certifiées « amies de l'environnement » dès la fin 2003, selon le rapport du Nihon Keizai Shimbun. Ce mouvement est attribué à la volonté d'améliorer la compétitivité internationale des producteurs japonais, car de plus en plus de nations de par le monde adoptent des politiques strictes sur les émissions.

11. Le Japon dit que les émissions de NO₂ stagnent alors que les particules décroissent

Les niveaux moyens de dioxyde d'azote (NO₂) en 2001 sont inchangés par rapport à l'année précédente, tandis que les particules totales en suspension diminuent pour la deuxième année consécutive, selon le rapport annuel sur la pollution de l'air du Ministère de l'Environnement rendu public le 26 septembre. Le ministère attribue les améliorations à la mise sur le marché de technologies de moteurs diesel plus propres et à des exigences renforcées sur les émissions à l'échappement.

Seules les préfectures de Tokyo, Osaka, Saitama et Kanagawa n'ont pas réussi à maintenir les niveaux de NO₂ en dessous du seuil de 0,06 ppm, indique le ministère. Les

niveaux de ces régions devraient baisser à partir de 2003 dès que Tokyo et les préfectures avoisinantes auront appliqué les ordonnances municipales et banni les véhicules équipés de moteurs diesel sauf ceux dotés d'un filtre à particules.

Les deux tiers des stations de contrôle ont mesuré les particules totales en suspension au dessous du niveau maximum toléré de 0,1 milligramme par mètre cube, en diminution pour la seconde année consécutive, selon le ministère.

12. L'Indonésie va arrêter l'utilisation d'essence plombée à partir de 2003

Les ministères des transports, de l'énergie et des ressources minérales se sont mis d'accord pour arrêter l'usage de l'essence plombée dans toute l'Indonésie à compter du 1er Janvier 2003, selon une source gouvernementale. La pollution atmosphérique résultant des échappements de véhicules en Indonésie a atteint un niveau inquiétant et le nombre de véhicules motorisés en Indonésie a cru de 8% à 12 % par an. La pollution de l'air dans les principales villes indonésiennes a empiré non seulement à cause du vieillissement des véhicules de transport public mais aussi à cause du mauvais entretien des véhicules du fait de la crise économique qui se prolonge. Des normes de pollution plus sévères font partie des mesures pour réduire la quantité des émissions.

13. Les ministres australiens d'accord pour publier le projet national sur les particules fines

Les ministres australiens de l'environnement en charge de la confédération, des états et des territoires, se sont rencontrés le 11 octobre et se sont mis d'accord pour publier un projet de mesure nationale de protection

de l'environnement contre les particules ultra-fines (désigné par l'acronyme NEPM). Le NEPM sur les particules ayant un diamètre de moins de 2,5 micron (PM2,5) sera introduit comme une variante à l'actuel NEPM sur la qualité de l'air ambiant. Il propose un standard journalier pour les PM2,5 de 25 microgrammes par mètre cube et un standard annuel de 8 microgrammes par mètre cube.

14. Le programme de retrofit du diesel de Tokyo se développe

La zone du Grand Tokyo, qui représente plus de la moitié de l'économie japonaise, va commencer à appliquer des normes sévères sur l'usage des véhicules motorisés par un diesel, ce qui équivaut en fait à interdire l'usage de tous les camions et bus actuellement en circulation à moins qu'ils soient équipés d'un filtre à particules (DPF). Les préfectures de la zone du Grand Tokyo ont formé une alliance pour restreindre l'usage des véhicules diesel à cause de sérieux problèmes de la pollution de l'air causés par les émissions de dioxyde d'azote et de particules en suspension.

Après une année d'avertissement les quatre provinces mettront leurs ordonnances en application à compter du 1er octobre 2003.

Les propriétaires de flotte et les utilisateurs de véhicules à moteurs diesel immatriculés avant 1997 devront installer le filtre à particules homologué par Tokyo et /ou l'une des trois autres préfectures sur leur véhicule diesel ou remplacer leur moteur par un moteur au gaz naturel, un moteur à essence ou par tout autre motorisation. Les véhicules immatriculés après 1997 peuvent être utilisés sans filtre à particules mais devront en être équipés avant le 7^{ème} anniversaire de leur immatriculation.

AMERIQUE LATINE

15. La société pétrolière d'état au Venezuela va cesser la distribution de deux types d'essence plombée

Dans la seconde phase d'un plan politique tendant à éliminer l'essence plombée du marché vénézuélien, la compagnie pétrolière d'état, Petroleum do Venezuela SA (PDVSA) a cessé la distribution de deux des trois grades d'essence plombée le 15 septembre. Le mouvement est une partie du plan gouvernemental pour éliminer la pollution due au plomb et à d'autres substances.

Ce changement ne laissera plus que deux grades d'essence pour voitures : le 95 sans plomb et le 91. PDVSA espère voir croître la part des ventes de sans plomb de 13% à 25% des ventes d'essence. Les autres grades d'essences plombées resteront disponibles pour les avions et les usages non automobiles.

La première phase du plan pour éliminer l'essence plombée a commencé en 1999 par un décret présidentiel qui stipulait que toutes les voitures vendues après le modèle 2000 devraient utiliser de l'essence sans plomb et être équipées d'un pot catalytique.

PDVSA envisage de complètement éliminer l'essence sans plomb du marché intérieur, mais ce ne sera possible que lorsque la capacité nationale de raffinage de l'essence sans plomb sera suffisante.

GENERAL

16. Les constructeurs appellent à une harmonisation mondiale des normes techniques des véhicules

Les dirigeants des 13 producteurs de voitures et d'utilitaires européens, japonais et américains ainsi que des représentants des principales associations de constructeurs ont appelé le 27 septembre à une harmonisation mondiale des exigences techniques pour les véhicules à moteur, qui, disent-ils, devrait améliorer la sécurité et protéger l'environnement. A la rencontre mondiale de l'industrie automobile, les présidents et directeurs généraux des compagnies et autres industries représentées ont dit que l'harmonisation des réglementations devrait progresser dans le cadre de l'accord 1998 de l'UN-CEC (United Nations Economic Commission for Europe).

Dans le cadre de cet instrument légal supervisé par les Nations Unies, aussi connu sous le nom d'accord parallèle, l'Union Européenne, le Japon et les Etats-Unis ont accepté de travailler à la reconnaissance mutuelle et à l'acceptation des exigences techniques pour les voitures.

« Les participants sont tombés d'accord pour que l'industrie automobile internationale se mobilise pour l'établissement dans les meilleurs délais de règlements techniques mondiaux » ont dit les dirigeants dans le discours de clôture de la réunion.

Parallèlement à leur appel à une harmonisation internationale, les dirigeants se sont mis d'accord pour travailler à une convergence dans le domaine des technologies propres du diesel. Ils ont confirmé que « les moteurs diesel actuels

étaient bien plus efficaces que les moteurs à essence pour le contrôle aussi bien de la consommation que des émissions de dioxyde de carbone » et donc « avaient le potentiel de satisfaire aux exigences les plus sévères concernant les émissions locales ».

Les dirigeants se sont engagés à favoriser la pénétration sur le marché de toutes sortes de solutions que ce soient les véhicules hybrides, les diesels propres, les piles à combustibles, les moteurs brûlant de l'hydrogène en « soutenant l'innovation technique, en offrant l'infrastructure nécessaire, en améliorant la qualité des carburants disponibles, particulièrement ceux sans soufre, et en persuadant les consommateurs d'adopter ces nouveaux véhicules ».

FUTURES CONFERENCES

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.