

N **AECC** Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

Mai – Juni 2001

INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN IN DER GESETZGEBUNG

EUROPA	2
1. Europäischer Rat der Umweltminister	2
2. Rasenmäher-Emissionen	2
3. Bericht des Umweltausschusses über Freizeitfahrzeug-Emissionen	2
4. ACEA-Bericht über CO ₂ -Reduzierungen	3
5. EU und USA sprechen über Umweltfragen, kommen aber nicht weiter	3
NORD-AMERIKA	3
6. Bush kündigt Nationale Energiepolitik an	3
7. New York und Connecticut klagen gegen EPA wegen Schadstoff-Vorschrift ..	4
8. Navistar fordert von Mexiko Senkung des Schwefelgehalts in Dieselkraftstoff	4
9. Senator Jefford verlässt Republikaner; Demokraten haben Mehrheit im Senat	5
10. Mack und Cummins kündigen Beachtung des EPA-Anerkenntnisurteils an ...	5
NAHER OSTEN	5
11. Oman steigt auf bleifreies Benzin um	5
ASIEN	5
12. Hongkong führt strengere Emissionstandards ein	5
ALLGEMEIN	6
13. „Hauptreiniger“ der Atmosphäre wird schwächer	6
KÜNFTIGE KONFERENZEN	6

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. Europäischer Rat der Umweltminister

Der EU-Umweltministerrat hat alle vom Europäischen Parlament am 15. Mai 2001 beschlossenen Änderungen bezüglich der Kaltstart-Vorschriften für leichte Geschäfts-LKWs und leichte Busse angenommen. Das Europa-Parlament hatte zur Annahme des Bernd Lange-Berichts eine Abstimmung durchgeführt, um die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Grenzwerte für Tests bei -7°C mittels strengerer CO- und HC-Grenzwerte für leichte Geschäftsfahrzeuge der Kategorie N₁ und der Klassen II und III sowie für Fahrzeuge mit über sechs Sitzplätzen zu ändern. Die Lange-Änderungen sind in *[Klammern]*gesetzt.

Testtemperatur 266 K (-7°C)			
Kategorie	Klasse	Masse Kohlenmonoxid (CO) L ₁ (g/km)	Masse Kohlenwasserstoff (HC) L ₂ (g/km)
M ₁	-	15	1,8
N ₁	I	15	1,8
N ₁	II	27 [24]	3,2 [2,7]
	III	34 [30]	4,0 [3,2]

Großbritannien kündigte an, nicht darüber abzustimmen. Dies ist das erste Mal, dass im Umweltsektor eine endgültige Entscheidung über eine Vorschrift nach erster Lesung im Europäischen Parlament angenommen worden ist.

2. Rasenmäher-Emissionen

Eine Stunde Rasenmähen mit einem Benzin-Mäher verursacht etwa die gleiche Luftverschmutzung wie eine 150 km-Autofahrt, so eine neue schwedische Studie, die den Einbau von Abgaskatalysatoren in Rasenmäher empfiehlt. Der in der Juni-Ausgabe von "Environmental Science & Technology" er-

schienene Bericht ist nach Aussage der Forscher die erste Studie, in der Rasenmäher-Emissionen mit Kfz-Schadstoffwerten pro Kilometer verglichen werden.

Ein ganz wichtiger Rasenmäher-Schadstoff sei PAH, so Roger Westerholm von der Universität Stockholm. Er behauptet, durch Abgaskatalysatoren könne man diese Emissionen um über 80 % reduzieren.

Westerholm fand heraus, dass die PAH-Emissionen von Rasenmähern im schlimmsten Fall insgesamt über 4.000 Mikrogramm pro Stunde bei Verwendung von bleifreiem Benzin ohne eingebauten Katalysator betragen. Nach Einbau eines Abgaskatalysators seien die Emissionen im Durchschnitt um fast 800 Mikrogramm über den gleichen Zeitraum gesunken.

Bei den Tests verwendeten die Forscher normales bleifreies Benzin und einen typischen Viertakter/4-PS-Motor und stellten nach einer Stunde fest, dass die PAH-Emissionen mit dem Schadstoffausstoß eines modernen Benzinautos auf eine Strecke von etwa 150 km vergleichbar sind.

3. Bericht des Umweltausschusses über Freizeitfahrzeug-Emissionen

Der Umweltausschuß des Europäischen Parlaments hat am 19. Juni in Brüssel einen Bericht angenommen, der den Geltungsbereich eines Gesetzesvorschlags für Gesetze, Vorschriften und Verwaltungsbestimmungen über den Emissionsausstoß von Freizeitfahrzeugen begrenzen soll. Die Änderungen des Ausschusses sollen auch dazu dienen, bei einzelnen Bestimmungen der von der Kommission am 12. Oktober 2000 vorgelegten Vorschrift (inkl. eines Systems von Felduntersuchungen über die Einhaltung der Grenzwerte) Klarheit zu schaffen, wobei

sowohl die Industrie als auch die Boot-Enthusiasten beruhigt sein können.

Der neue Vorschlag soll die Vorschrift durch die Einführung von Grenzwerten für Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Partikelemissionen ändern, wobei es je nach Nennleistung für 2- oder 4-Takter und Verbrennungsmaschinen unterschiedliche Grenzwerte geben soll. Die Debatte über diesen Bericht (gemeinsame Entschließung, erste Lesung) ist für die Plenarsitzung vom 2. bis 5. Juli in Strassburg angesetzt.

4. ACEA-Bericht über CO₂-Reduzierungen

Nach einem ACEA-Bericht haben europäische Autohersteller neue Fahrzeuge auf den Markt gebracht, deren durchschnittliche CO₂-Emissionen von 174g/km in 1999 auf max. 169g CO₂/km in 2000 gesenkt wurden.

Sie erklärten, dies entspräche ihrer in der freiwilligen Vereinbarung zwischen der EU-Kommission und der europäischen Autoindustrie eingegangenen Verpflichtung, die CO₂-Emissionen von Neuwagen zu reduzieren. Sie betonten, die Schlüsseltechnologien zur Kraftstoffeinsparung seien die erfolgreiche Einführung von Direkteinspritzsystemen und die "neue Generation" "technisch fortschrittlicher" Dieselfahrzeuge mit neuen Hochdruck-Einspritzsystemen. Neueste Forschungen haben jedoch gezeigt, dass diese Technologie extrem auf Schwefel in Diesel- und Benzin-Kraftstoff reagiert.

5. EU und USA sprechen über Umweltfragen, kommen aber nicht weiter

Die Europäische Union und die Vereinigten Staaten sind - seitdem Washington einen neuen strittigen Energieplan beschlossen hatte - nach ihrem ersten Gipfeltreffen über die Umweltpolitik an einen toten Punkt

gekommen.

"Die Lage ist unverändert. Wir können uns in der Klimafrage nicht einigen," erklärte der schwedische Umweltminister Kjell Larsson nach einem Gespräch mit der amerikanischen Direktorin der Umweltschutzbehörde Christine Todd Whitman.

Nach seiner Aussage würde der neue Energieplan, der von der EU kritisiert wird, weil er die Verwendung von fossilen Brennstoffen und Kohle fördere und zu wenig für deren Erhaltung tue, die Vereinigten Staaten daran hindern, zu einem globalen Abkommen zur Reduzierung des Treibhauseffekts zurückzukehren.

"Ich bin sehr enttäuscht, dass wir nicht auf globaler Ebene am Kyoto-Prozess weiterarbeiten können," sagte Larsson. Nach Meinung der EU werde der Plan den Treibhauseffekt erhöhen und tue wenig dafür, um zum Energiesparen zu ermutigen.

NORD-AMERIKA

6. Bush kündigt Nationale Energiepolitik an

Am 17. Mai 2001 hat Präsident Bush seine nationale Energiepolitik angekündigt. Sie fördere die Suche nach und die Gewinnung von Öl und Gas und stütze sich in verstärktem Maß auf Kohle- und Atomenergie, wobei der Erhaltung oder Entwicklung alternativer Energiequellen wenig Beachtung geschenkt werde. Die Energieerzeugung habe in dem Plan eine weit höhere Priorität als Umweltfragen. Während wichtige Vorschriften wie die kürzlich beschlossenen Bestimmungen über niedrige Schwefelgrenzwerte in Dieselkraftstoff zwar nicht zurückgeschraubt werden, lassen doch einige Vorschriften diese Möglichkeit offen und erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass die NSR-Vorschriften für Kraftwerke (*New*

Source Review Requirements) gelockert werden.

Jan Pronk, Leiter des UN-Forums für Klima-veränderung, erklärte, die neue Energiepoli-tik verstärke den Treibhauseffekt und “mache es extrem schwierig, wenn nicht sogar unmöglich”, die ursprünglich festge-legten Ziele zur Reduzierung der Treibhaus-gase zu erreichen.

7. New York und Connecticut klagen gegen EPA wegen Schadstoff-Vorschrift

New York, Connecticut und drei nationale Umweltgruppen haben vor dem Bundesgericht eine Klage gegen die US-Umweltschutzbehörde EPA eingereicht, wonach sie es versäumt habe, einen angemessenen Plan zur Reduzierung der Schadstoffe von PKWs, LKWs und anderen mobilen Quellen vorzulegen. In der Klageschrift heißt es, eine von der EPA im März veröffentlichte endgültige Vorschrift Sorge dafür, dass Hunderte Millionen von Amerikanern unnötigerweise mit bekannten karzinogenen Stoffen wie Benzol belastet werden.

Earthjustice, die den *Sierra Club*, den *Natural Resources Defense Council* and die *U.S. Public Interest Research Group* vertritt, erklärte, die Behörde sei gemäß dem Gesetz zur Reinhaltung der Luft (*Clean Air Act*) verpflichtet, bis zum Jahr 1995 die von PKWs, LKWs, Bussen, Booten, Schneemobilen, Rasenmähern und Autos verursachten giftigen Luftschadstoffe zu senken.

Nach Aussage dieser Gruppen sehe die im März veröffentlichte Vorschrift jedoch keine neue Reduzierung dieser Emissionen vor; daher sei man nun vor Gericht gegangen.

Die Umweltgruppen sagten, nach Schätzungen der EPA lägen die von mobilen Quellen

in 1996 emittierten Schadstoffe bei 1,6 Millionen Tonnen. Das bedeute, dass über 250 Millionen Amerikaner einem nicht akzeptablen Krebsrisiko ausgesetzt gewesen seien.

Neben Benzol würden auch andere Schadstoffe als karzinogen gelten; Auslöser für Asthmaanfalle seien Formaldehyd, Azetaldehyd und Dieselpartikel.

Aufgrund neuester Technologien zur Emissionsreduzierung habe nach Aussage der Gruppen der Kalifornische Luftressourcen-Ausschuß Vorschriften angenommen, die vorsehen, dass bei verschiedenen Typen von Benzinfahrzeugen, die nicht am Strassenverkehr teilnehmen (z.B. Boote, private Wasserfahrzeuge und grosse Industriefahrzeuge) Geräte zur Schadstoff-Reduzierung eingebaut werden müssen.

8. Navistar fordert von Mexiko Senkung des Schwefelgehalts in Dieselkraftstoff

Der amerikanische LKW- und Bushersteller *International* hat die staatliche mexikanische Ölmonopolgesellschaft aufgefordert, die Produktion eines Dieselkraftstoffs mit niedrigerem Schwefelgehalt aufzunehmen, damit er seine neuen Dieselfahrzeuge mit niedrigem Emissionsausstoß auf den Markt bringen kann.

International, Teil der Chicagoer *Navistar International Corporation*, kündigte an, er werde seine so genannte “grüne Diesel”-Technologie bei kalifornischen Bussen in diesem September einführen.

Er könne nicht mit Produktion und Verkauf von Bussen oder LKWs unter Verwendung dieser Technologie in Mexiko beginnen, bevor *Petroleos de Mexico (Pemex)*, der regierungseigene Ölproduzent und Öltraffineriebetreiber, nicht mit der Herstellung

eines Dieseldieselkraftstoffs mit einem Schwefelgehalt von 15 ppm und weniger anfangen.

International sagte, der derzeit in Mexiko erhältliche Dieseldieselkraftstoff mit dem niedrigsten Schwefelgehalt liege bei 500 ppm.

9. Senator Jefford verlässt Republikaner; Demokraten haben Mehrheit im Senat

Senator James M. Jefford (I-VT) hat angekündigt, er werde die Republikanische Partei verlassen, um unabhängig zu werden. Zum ersten Mal in der Geschichte hat der Austritt eines Parteimitglieds dazu geführt, dass der Senat die andere Partei kontrollieren kann. Durch Jefford's Entscheidung hat die Demokratische Partei eine 50-49-1-Mehrheit im Senat und damit die Möglichkeit, die Tagesordnung bezüglich Anhörungen und Gesetzgebungsverfahren zu bestimmen. Senator Jefford, strenger Verfechter von Umweltfragen, wird Vorsitzender des mächtigen Senats-Ausschusses für Umwelt und Öffentliche Arbeiten. Die Bush-Administration wird es in Zukunft viel schwerer haben, Gesetze mit negativen Auswirkungen für die Umwelt zu erlassen.

10. Mack und Cummins kündigen Beachtung des EPA-Anerkenntnisurteils an

Nach einer vorhergehenden Ankündigung von *Cummins* hat *Mack* erklärt, den Termin für das Anerkenntnisurteil ab Oktober 2002 zur Erfüllung der 2004-HDE-Standards für Strassenfahrzeuge einhalten zu wollen. Jeder beabsichtige, gekühlte EGR zu verwenden. Die EPA arbeitet derzeit an einer Vorschrift, die Geldstrafen für das Nichteinhalten der Bestimmungen vorsieht und dazu benutzt werden könnte, den Verkauf von Fahrzeugen, die den Bestimmungen nicht entsprechen,

weiterhin zu erlauben, jedoch mit einer Geldstrafe zu belegen.

NAHER OSTEN

11. Oman steigt auf bleifreies Benzin um

Oman wird laut einer Regierungserklärung ab 1. August nur noch bleifreies Benzin verkaufen. Dies entspricht einem Beschluß des aus 6 Golfstaaten bestehenden Kooperationsrates (GCC), ab 2002 nur "grünen" Kraftstoff auf den Markt zu bringen.

Oman ist das zweite GCC-Mitglied, das bleifreies Benzin einführt. Saudi-Arabien, der weltgrößte Ölproduzent, verkauft es schon seit Januar.

Zum GCC gehören Bahrain, Qatar, Saudi-Arabien, Oman, die Vereinigten Arabischen Emirate und Kuwait.

ASIEN

12. Hongkong führt strengere Emissionsstandards ein

Die Regierung von Hongkong will strengere Kfz-Emissionsstandards für bestimmte Fahrzeugtypen sowie den Einbau von Fehlererkennungssystemen (OBD) in bestimmten Benzinfahrzeugen einführen. Ausserdem sollen gemäß den geänderten Luftschadstoff-Vorschriften keine neuen Dieseltaxis mehr zugelassen werden.

Laut den Bestimmungen gelten die Euro III-Emissionsstandards bzw. die entsprechenden amerikanischen oder japanischen Standards für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die erstmals am bzw. nach dem 1. Oktober 2001 zugelassen werden und ebenso für bestimmte Kraftfahrzeugklassen unter 3,5 Tonnen, die am bzw. nach dem 1. Januar 2002 erstmals zugelassen werden.

Die Änderungsvorschriften wurden dem

Gesetzgebungsausschuß zur „Negativüberprüfung“ am 6. Juni vorgelegt.

ALLGEMEIN

13. „Hauptreiniger“ der Atmosphäre wird schwächer

Forscher berichteten in der jüngsten Ausgabe der Zeitschrift *“Science”*, die natürliche Selbstreinigungsfähigkeit der Atmosphäre sei in den letzten 10 Jahren möglicherweise durch eine geänderte Mischung der von den Industrienationen verursachten Schadstoffe zurückgegangen. Die Werte des „Haupt-reinigers“ der Atmosphäre, Hydroxylradikal (OH), der die Luft von Kohlenmonoxid, Methan, Schwefeldioxid und Stickoxiden reinigt, waren in den 80'ern gestiegen, sanken in den 90'ern jedoch erheblich, so die Studie.

Ein internationales Forschungsteam unter Leitung des Atmosphären-Wissenschaftlers vom *Massachusetts Institute of Technology*, Ronald Prinn, hat die OH-Werte seit 1978 untersucht. Der chemische Stoff fördert die Zerstörung von Luftschadstoffen und vieler Gase, die bei der Ozonreduzierung und dem Treibhauseffekt beteiligt sind. Die Studie zeigte, dass von 1978 bis 2000 die OH-Konzentration in der südlichen Hemisphäre bis zu einem Drittel höher war als in der nördlichen Hemisphäre. Global gesehen, stieg sie von 1978 bis etwa 1988 und sank anschließend.

Die Ursache für diese Fluktuation sei nicht bekannt, so die Forscher. Da jedoch die Abnahme der weltweiten OH-Konzentration durch Veränderungen in der nördlichen Hemisphäre bedingt sei, wo sich die meisten Industrieländer der Welt befänden und der Hauptteil der durch Menschen verursachten Gas-Emissionen zu messen sei, gehe man bei den Forschungsergebnissen eher von

künstlichen als von natürlichen Ursachen aus.

Die Studie ergab, dass der chemische Stoff nur übergangsweise in der tieferen Atmosphäre existiere und nicht direkt gemessen werden könne. Auf seine Existenz könne man jedoch schließen anhand von global durchgeführten Langzeitmessungen künstlicher Gase, die dieser Stoff vernichte.

Die Forscher erklärten, mögliche Faktoren seien die veränderte Mischung der Luftschadstoffe in der nördlichen Hemisphäre, z.B. Stickoxide und Kohlenmonoxid zusammen mit Aerosolen, welche Hydroxylradikal und dessen Moleküle der Atmosphäre entziehen. Die Aerosole könnten auch die UV-Strahlung der Sonne reflektieren und absorbieren, wodurch die OH-Produktion möglicherweise verringert würde, so die Wissenschaftler.

KÜNFTIGE KONFERENZEN

“SIMEA 2001”

26-28 June 2001, São Paulo, Brazil

Details from AEA Brazil, Email: simea@aea.org.br Web: www.aea.org.br

Covers wide range of automotive topics including emissions.

“World Bus & Clean Fuel Exp 2001”

31 July-2 August 2001, San Diego

Details from: <http://www.iqpc.com/1575a>

“Hart World Fuels Conference” – Latin America & Caribbean

13-15 August 2001, Rio de Janeiro, Brazil

Details on: www.chemweek.com

2001 SAE Future Transportation Technology Conference

20-22 August 2001, Hilton-Costa Mesa, California

Details from:

<http://www.sae.org/calendar/ft/cfp01.pdf>

Seventh Grove Fuel Cell Symposium

11-13 September 2001, QE II Conference Centre, London

Details on: www.grovetfuelcell.com

“Prosper 2001” – International Congress on innovation in urban passenger transit systems aimed at energy saving and environmental improvement

19-20 September 2001, Karlsruhe, Germany

Details of Congress on www.prosper.ttk.de .

Call for papers Email

Colin.Jefferson@uwe.ac.uk

Topics include hybrids, low and zero emission systems, clean and fuel efficient engines and fuel cells.

SAE Fall Fuels & Lubricants Meeting and Exhibition

24-27 September 2001, San Antonio, Texas

Details on www.sae.org/ffl

MACC 2001 “Material Aspects in Catalytic Converters”

3-4 October 2001, ICM, Munich

Details on www.macc.dgm.de

Covers all material aspects of performance and life of catalytic converters.

International Commercial Powertrain Conference “Synergy for Progress”

18-19 October 2001, Academy of Sciences, Budapest

Details from AVL, Fax: +43 316 351314, Email: event@avl.com

SAE International Truck & Bus Meeting & Exhibition

12-14 November 2001, Chicago

Details on www.sae.org/truck

Covers emission testing and control.

“Spark Ignition Engine, Transmissions, Hybrid Applications: New Developments?”

13-14 November 2001, Paris

Details from SIA on: www.sia.fr

Covers emission topics.

3rd International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions

26-28 November 2001, Hilton Birmingham Metropole, NEC Birmingham, UK

Information from Frances Webb, PennWell Global Energy Group, Tel: + 44(0) 1628 810562, Fax: + 44(0) 1628 810762, Email: francesw@pennwell.com

“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.