

# N AECC Newsletter

Association for Emissions Control by Catalyst

Av. de Tervueren 100, B-1040 Brussels

Affiliated to CEFIC

---

**September – Oktober 2000**

## **INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN**

<b>EUROPA</b> .....	2
1. Neue Studie stellt erhebliche Auswirkungen auf die Krankheits- und Sterblichkeitsrate durch Kfz-Emissionen in Europa fest .....	2
2. EU beschliesst Ozon-Grenzwerte .....	2
3. Der Kfz-Schmierstoff II-Prozess und Schlussfolgerungen.....	2
4. CO <sub>2</sub> -Emissionen von Neuwagen zwischen 1995 und 1999 auf 5,6 % gesunken .....	5
<b>NORD-AMERIKA</b> .....	5
5. ZEV-Vorschrift gilt weiter in Kalifornien .....	5
6. CARB nimmt Diesel-Risiko-Reduzierungsprogramm an.....	6
7. US-EPA Beratungsausschuss: Diesel-Ruß ist krebserzeugend.....	6
8. Studie zeigt Zusammenhang zwischen langsamem Lungenwachstum bei Kindern und Luftverschmutzung .....	6
<b>ASIEN-PAZIFIK-RAUM</b> .....	6
9. Jüngste Entwicklungen in Hong Kong.....	6
10. Beijing plant Großmaßnahme für die Olympischen Spiele 2008 .....	7
11. Entwicklungen in Japan .....	7
12. Jüngste Entwicklungen in Indien .....	7
<b>ALLGEMEIN</b> .....	8
13. Neue Web-Seite von AECC “Wir arbeiten gemeinsam für saubere Luft” .....	8
14. 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](mailto:info@aecc.be), Web: <http://www.aecc.be>

*Die neue Web-Seite von AECC finden Sie unter [www.aecc.be](http://www.aecc.be)*

## **EUROPA**

### **1. Neue Studie stellt erhebliche Auswirkungen auf die Krankheits- und Sterblichkeitsrate durch Kfz-Emissionen in Europa fest**

Während es seit Jahren bekannt ist, dass die Luftverschmutzung die Krankheits- und Sterblichkeitsrate erhöht, hat diese kürzlich veröffentlichte Studie deutlich gemacht, dass für die Bevölkerung ein erhebliches Gesundheitsrisiko durch Partikelemissionen<sup>1</sup> besteht. Die Autoren haben die Auswirkungen aller außen emittierten Luftschadstoffe und Verkehrsemissionen auf die Bevölkerungsgesundheit in Österreich, Frankreich und der Schweiz geschätzt.

Sie kamen zu dem Ergebnis, dass die Luftschadstoffe für 6% der gesamten Sterblichkeitsrate bzw. für über 40.000 entsprechende Fälle pro Jahr verantwortlich sind. Etwa die Hälfte aller durch Luftverschmutzung verursachten Sterbefälle wurde dem motorisierten Verkehr zugeschrieben, wobei noch über 25.000 neue Fälle von chronischer Bronchitis bei Erwachsenen, über 290.000 Bronchitis-Erkrankungen bei Kindern, über 0,5 Millionen Asthmaanfalle und über 16 Millionen Tage eingeschränkter menschlicher Aktivitäten hinzukommen.

### **2. EU beschliesst Ozon-Grenzwerte**

Die EU-Regierungen haben beschlossen, strenge Grenzwerte für bodennahes Ozon festzulegen. Der von den Umweltministern aller 15 EU-Staaten angenommene Gesetzesvorschlag sieht Schadstoffgrenzwerte vor, bei deren Erreichung die Behörden die

Bevölkerung informieren müssen, dass die Ozonkonzentrationen ein Gesundheitsrisiko darstellen.

Ausserdem wurde eine freiwillige Zielvorgabe aufgestellt, wonach ab 2010 die Ozongrenzwerte nicht mehr als 25 mal pro Jahr überschritten werden dürfen.

Der Gesetzesvorschlag geht jetzt wieder an das Europäische Parlament zurück, welches verbindliche Grenzwerte gefordert hatte; der Vorschlag war von Regierungen abgelehnt worden, die es als undurchführbar ansahen, durch Luftverschmutzung in anderen Ländern entstandene Ozonzentrationen vollständig unter Kontrolle zu haben.

Bodennahes Ozon entsteht durch die Reaktion von Stickoxiden und flüchtigen organischen Verbindungen, hauptsächlich durch Verkehrs- und Industrieemissionen. Die EU hat beschlossen, dieses Jahr früher ein Gesetz zur Festlegung verbindlicher Höchstwerte für diese Emissionen einzuführen.

### **3. Der Kfz-Schmierstoff II-Prozess und Schlussfolgerungen**

Die Europäische Kommission hat die Ergebnisse des 4-Jahresprogramms für Kfz-Schmierstoffe II mit dem Ziel, den kostengünstigsten Weg zur Reduzierung der Strassenverkehrsemissionen zu finden, veröffentlicht. Es wird erwartet, dass die Emissionen der traditionellen, durch Vorschriften geregelten Schadstoffe im Strassenverkehr bis 2020 um 20% gegenüber den Werten von 1995 gesunken sind, was zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität führen soll. Auf der anderen Seite sind einige Probleme bei der Luftverschmutzung, wie z.B. Partikel und Ozon alles andere als gelöst: Der Bericht bezeichnet Partikel aus Dieselfahrzeugen sowie gefährlich hohe Werte von lokalisierten Stickoxiden und Ozon als die

<sup>1</sup>Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment, *Lancet* 2000; **356**: 795 - 801

grössten Herausforderungen der künftigen Politik.

Im Verlauf des Jahres 1998 wurde deutlich, dass Ministerrat und Parlament tatsächlich viele Standards für 2005 festlegen würden. Als Ergebnis wurde das Kfz-Schmierstoff II Programm überarbeitet, damit die folgenden Ziele erreicht werden können:

- Bestimmungen für Benzin- und Dieseltreibstoffe zur Ergänzung der verbindlichen Vorschriften für Schwefel und Aromaten
- Umweltbestimmungen für 2- und 3-Radfahrzeuge
- Bestimmungen über verbesserte Strassentauglichkeitstests für Fahrzeuge
- Bestimmungen für Kraftstoffe für betriebseigene Fahrzeuge
- Bestimmungen für flüssiges Erdölgas, Erdgas und Biokraftstoffe.

Unter Berücksichtigung der zwischen Ministerrat und Parlament erreichten Vereinbarung über die ab 2005 verbindlichen Standards wurden die im Kfz-Schmierstoff II-Programm untersuchten technologischen Maßnahmen auf die Anwendung "verbesselter Nachbehandlungssysteme" für bestimmte Kraftfahrzeug- und Motorradklassen beschränkt. Die Einführung von "verbesserten Nachbehandlungssystemen wie Partikelabscheider und DeNOx-Katalysatoren" sollte Teil des Szenarios nach 2005 für PKWs werden. Bei LKWs erwartete man die Einführung von Partikelabscheidern ab 2005, während "DeNOx-Abscheider" etwa ab 2008 eingebaut werden sollten. Bei möglichen Maßnahmen bezüglich der Motorradtechnologie wurde zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen und -grössen unterschieden; dazu gehören Motor-Modifikationen, Oxidationskatalysatoren, Direkteinspritzung,

Sekundärlufteinspritzung und Dreiwegekatalysatoren.

Das veröffentlichte Papier spiegelt den derzeitigen Stand der zukünftigen Arbeit wider und ist im Folgenden zusammengefasst:

## a. PKWs

### *Kaltstartemissionen für Fahrzeuge ab NI Klasse II und III*

Ein Vorschlag wurde in der Kraftfahrzeug-Emissionsgruppe der Kommission (MVEG) diskutiert und grundsätzlich beschlossen und soll von der Kommission in den kommenden Wochen angenommen werden.

### *Verbesserte Tests zur Prüfung der Funktionsfähigkeit unter praktischen Fahrbedingungen (roadworthiness testing)*

Die Arbeit der Kommission wurde in Richtung Weiterentwicklung der Fehlererkennungssysteme (OBD) als Instrument des Inspektions- und Wartungsprogramms weitergeführt, um vielmehr die Tests zur Prüfung der Funktionsfähigkeit unter praktischen Fahrbedingungen zu unterstützen als die Emissionstests unter Fahrbedingungen zu verbessern.

### *OBD-Schwellenwerte für 2005/6*

Derzeit wird eine von der Kommission in Auftrag gegebene technische Studie durchgeführt. Die Kommission erwartet, notwendige Vorschläge hierzu in der ersten Hälfte des Jahres 2001 anzunehmen.

### *Überprüfung des Typ V-Tests und der Untersuchung über die Einhaltung der Grenzwerte*

Der "Typ V"-Test ist ein älterer Test zur Bestimmung der Betriebsdauer von Anti-Schadstoffgeräten. Die Kommission wartet noch auf die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung von Untersuchungen über die Ein-

haltung der Grenzwerte, bevor sie über die künftige Bedeutung des Typ V-Tests entscheidet.

## *Referenzkraftstoffe*

Dieser Punkt ist eng verbunden mit der Überprüfung der Kraftstoff-Vorschrift 98/70/EC und insbesondere mit der Frage, ob es weitere Bestimmungen über den Schwefelgehalt geben soll. Ein Vorschlag wird für Anfang 2001 erwartet, zugleich mit der geänderten Vorschrift 98/70/EC.

## *Verbesserter Lebensdauertest*

Die Emissionsvorschrift beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen, die Gesetze werden und nach 2005 in Kraft treten könnten. Eine davon ist die Änderung der Lebensdauerbestimmungen und Ausweitung des bestehenden Lebensdauertests. Eine Ausweitung der Lebensdauerbestimmungen bezüglich Zeit und gefahrenen Kilometern wäre ein wichtiger Bestandteil künftiger umweltpolitischer Verbesserungsmaßnahmen.

## **b. LKWs**

Die LKW-Vorschrift 1999/96/EC sieht die Einführung folgender weiterer Maßnahmen mit Wirkung ab 2005/2006 vor:

- Bestimmungen bezüglich der Entwicklung von Fehlererkennungssystemen (OBD) und eingebauten Messanlagen (OBM) zur Überwachung der Abgasemissionen im Betrieb
- Lebensdauerbestimmungen und Kontrollen im Betrieb
- Grenzwerte für gesetzlich nicht regelte Schadstoffe, die "im Zuge der breiten Einführung neuer alternativer Kraftstoffe wichtig werden könnten".

Daneben muß die Kommission bis zum 31. Dezember 2002 einen Bericht über den jetzi-

gen Stand der zum Einhalten des verbindlichen NOx-Standards für 2008 erforderlichen Technologien abgeben. Laut Angaben der Kommission wolle sie die Arbeit daran in nächster Zukunft aufnehmen, um der Industrie die entsprechenden positiven Signale bezüglich der schnellen Durchführung dieses Standards zu geben.

## **c. Zwei- und Dreiradfahrzeuge**

Nach erfolgter technischer Durchführbarkeitsstudie hat die Kommission kürzlich den Vorschlag COM (2000) 314 zur Abänderung der Vorschrift 97/24/EC endgültig angenommen.

Der Vorschlag enthält Emissionsgrenzwerte (für 2-Takt- und 4-Takt-Motorräder) für CO, HC und NOx, die ab 1. Januar 2003 bei Typzulassungen von Motorrädern und ab 1. Januar 2004 für alle Neufahrzeuge gelten sollen. Die neuen Grenzwerte sind wichtige Reduzierungen der jetzigen HC- und CO-Grenzwerte. Ausserdem werden neue Grenzwerte für Drei- und Vierradfahrzeuge eingeführt.

Des Weiteren enthält der Vorschlag permissive Grenzwerte als Option für Mitgliedsstaaten, welche durch die Gewährung steuerlicher Anreize die Einführung fortschrittlicherer Umwelttechnologien stimulieren wollen. Der Vorschlag sieht eine zweite Stufe von Emissionsgrenzwerten vor, um die Motorrademissionen ab 2006 anhand eines überarbeiteten Tests, welcher derzeit von der *UN-ECE Working Party on Pollution and Energy* (GRPE) entwickelt wird, weiter zu verringern.

Ein neuer Vorschlag soll vor Ablauf des Jahres 2002 eingebracht werden, der den neuen Testzyklus sowie die ab 2006 verbindlichen Emissionsgrenzwerte enthält.

#### **d. Mobile Anlagen, die nicht im Strassenverkehr betrieben werden**

Mit den Mitgliedsstaaten wurden Beratungen über eine mögliche Ausweitung des Geltungsbereichs geführt; die Kommission will einen Vorschlag vor Ablauf des Jahres einreichen.

Die Kommission beabsichtigt, Anfang 2001 ein neues integriertes Programm *Clean Air for Europe* (CAFÉ) zu starten, das eine umfassende Strategie zur Verbesserung der Luftqualität unter Berücksichtigung aller relevanter Emissionsquellen bis 2004 ermöglichen soll.

#### **4. CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen zwischen 1995 und 1999 auf 5,6 % gesunken**

Die Europäische Kommission hat ihren ersten Jahresbericht über die Wirksamkeit ihrer Strategie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von PKWs und des Treibstoffverbrauchs veröffentlicht.

Das Ziel der Strategie besteht darin, durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionswerte für neue PKWs von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2005, spätestens bis 2010, zu erreichen. Dies hat zu einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen, in der EU verkauften PKWs um 5,6% zwischen 1995 und 1999 geführt.

Die Vereinbarungen mit den europäischen, japanischen und koreanischen Vereinigungen der Autoindustrie (ACEA, JAMA und KAMA) haben zu verringerten CO<sub>2</sub>-Emissionen von Autos, die von ihren Mitgliedern auf dem europäischen Markt verkauft wurden, in folgender Höhe geführt: ACEA um 6,0%, JAMA um 4,6% und KAMA um 1,5%. Die Kommission erklärte zwar, alle drei Vereinigungen müssten ihre Anstrengungen erhöhen, wenn sie das Endziel errei-

chen wollten, zeigte sich aber zuversichtlich, dass diese ihre Verpflichtungen erfüllen würden.

## **NORD-AMERIKA**

### **5. ZEV-Vorschrift gilt weiter in Kalifornien**

Auf ihrer Vorstandssitzung im September haben die kalifornischen Gesetzgeber die Beibehaltung einer Vorschrift beschlossen, die vorsieht, dass 10 % der Autos, die ab 2003 im Staat Kalifornien auf den Markt kommen, wenig oder gar keine Schadstoffe emittieren dürfen – ein Ziel, das die Industrie als unerreichbar bezeichnet. Der einheitliche Beschluß des *California Air Resources Board*, welcher für den Erlaß von Vorschriften über Luftschadstoffe in Kalifornien zuständig ist, könnte dazu führen, dass die Zahl der Elektroautos im Strassenverkehr gewaltig ansteigt - nicht nur in Kalifornien, sondern auch in den Staaten New York, Maine, Massachusetts und Vermont, die die kalifornischen Schadstoffvorschriften übernehmen wollen.

Bei den vergangenen zwei Überprüfungen 1996 und 1998 hatte der Ausschuss die Fristen für 1998 und 2001 wegen Undurchführbarkeit aufgehoben. Ausserdem wurde die Vorschrift für 2003 gelockert. Nur 4 % der Autos der sechs grössten Hersteller, die 2003 auf den Markt gebracht werden, müssen wirklich Null-Emissions-Fahrzeuge sein. Dieser Standard kann im Moment nur von Elektroautos mit Batteriantrieb erfüllt werden. Der Rest des 10 %-Ziels kann mit Autos erreicht werden, deren Emissionen nahe Null liegen, wie z. B. Benzinfahrzeuge mit extrem sauberer Verbrennung, erdgasbetriebene Fahrzeuge oder kombinierte Benzin-Elektro-Hybridautos.

## **6. CARB nimmt Diesel-Risiko-Reduzierungsprogramm an**

Ein umfassendes Programm zur Reduzierung der Partikel-(PM)-Emissionen von Dieselausrüstungen wurde Ende September vom kalifornischen Luftressourcen-Ausschuss (*California Air Resources Board/ CARB*) einstimmig beschlossen. Nachdem CARB bestimmt hatte, dass Partikelemissionen von Dieselmotoren als toxische Luftschadstoffe zu gelten haben, musste der Ausschuss entscheiden, ob Bedarf nach weiterer Reduzierung besteht.

Der *Diesel Risk Reduction Plan* schlägt eine dreifache Vorgehensweise vor: Verwendung von Dieselkraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt, Nachrüstung bestehender Fahrzeuge mit Partikelfiltern und eine fast 90 %ige Reduzierung der Partikelemissionen bei allen neuen Dieselmotoren und -fahrzeugen.

Das Programm ist keine Gesetzesvorschrift. Wird es angenommen, werden die CARB-Mitarbeiter in den nächsten Jahren bis zu 14 Vorschriften über Dieselkraftstoffe und Dieselmotoren ausarbeiten und dem Ausschuss vorlegen. Dazu würden gehören: vier Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Strassenmaschinen, vier Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Maschinen, die nicht im Strassenverkehr betrieben werden und fünf Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von stationären und mobilen Motoren. Daneben wird es eine Vorschrift über Dieselkraftstoff der Phase 2 mit niedrigem Schwefelgehalt geben.

In dem Bericht erklärt CARB: "Die Diesel-Partikelfilter-Technologie ist jetzt auf dem Markt und wurde in über 20.000 Anwendungen weltweit demonstriert ...CARB hat die Vision, dass diese Filter noch vor Ende des Jahrzehnts bei den Dieselfahrzeugen genau-

so Standard werden wie jetzt die Katalysatoren bei Benzinfahrzeugen".

## **7. US-EPA Beratungsausschuss: Diesel-Ruß ist krebserzeugend**

Ein Beratungsausschuss der amerikanischen Umweltschutzbehörde EPA hat der Aussage der Behörde zugestimmt, Dieselabgase seien "wahrscheinlich krebserzeugend für den Menschen". Die Entscheidung des *Clean Air Science Advisory Committee* erfolgt einige Monate vor dem erwarteten EPA-Beschluß, eine endgültige Vorschrift zu erlassen, um Dieselschadstoffe drastisch zu reduzieren.

## **8. Studie zeigt Zusammenhang zwischen langsamem Lungenwachstum bei Kindern und Luftverschmutzung**

Eine vom *California Air Resources Board* (CARB) in Auftrag gegebene Studie hat ergeben, dass hohe Luftverschmutzung das Wachstum der Lungenfunktion bei Kindern um bis zu 10 % verlangsamen kann. Die 10-Jahres-Studie ist der erste breitangelegte Versuch in den USA, die Auswirkungen langfristiger Belastung durch Luftschadstoffe zu untersuchen.

## **ASIEN-PAZIFIK-RAUM**

### **9. Jüngste Entwicklungen in Hong Kong**

Hong Kong bekämpft weiterhin aggressiv das Problem der Luftverschmutzung durch Kraftfahrzeuge, vor allem auf dem Gebiet der Partikelemissionen (PM). Es wurden Ziele zur Emissionsreduzierung (ausgehend vom Basisjahr 1997) von 80% für PM und 30% für NOx bis zum Jahr 2005 aufgestellt.

Das Programm besteht aus vier Hauptelementen: Umstellung der Dieseltaxis auf Flüssiggas, Einführung von Dieselkraftstoff

mit niedrigem Schwefelgehalt mit Hilfe von Steueranreizen, Umrüstung von bestehenden Dieselfahrzeugen und langfristig die Einführung von Kraftstoffzellen für Busse.

### *Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt*

Dank einer geänderten Steuerpolitik wurde der so genannte Dieselmotorkraftstoff mit äußerst geringem Schwefelgehalt (ULSD) (max. 50 ppm) billiger als jener mit einem höheren Schwefelgehalt. Dadurch bieten jetzt beinahe über Nacht alle 160 Tankstellen in Hong Kong ULSD-Kraftstoff an, welcher den gesamten Einzelhandelsmarkt erobert hat. Allerdings ist Buskraftstoff von Steuern befreit und hat demzufolge zum grossen Teil noch einen hohen Schwefelgehalt.

### *Nachrüstungen*

Alle vor-Euro 1-Busse in Hong Kong werden derzeit mit Dieseloxydationskatalysatoren nachgerüstet. Etwa 2000 Busse wurden bzw. werden in den nächsten Monaten umgerüstet.

Neben Mietbussen gibt es ca. 40.000 Dieselfahrzeuge unter 4 Tonnen (inkl. Taxis). Für all diese Fahrzeuge werden Subventionen von jeweils 1.300 HK\$ zur Nachrüstung mit Dieselpartikelfiltern bereitgestellt.

Für eine Reihe von Anwendungen laufen Pilotprojekte über die Durchführbarkeit einer Nachrüstung mit Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern. Abhängig von den Ergebnissen dieser Arbeit könnten umfangreiche zusätzliche Nachrüstungen vorgeschrieben oder empfohlen werden.

## **10. Beijing plant Grossmassnahme für die Olympischen Spiele 2008**

Beijing soll \$17,8 Milliarden für Verkehrs- und Schadstoffreduzierung ausgeben wollen, um Austragungsort der Olympischen Spiele 2008 zu werden. Die chinesische Hauptstadt

wolle noch vor Jahresende 50 Umwelt- und Verkehrsprojekte in Angriff nehmen, zitierte *China Daily* Regierungsquellen.

Beijing hat bereits erklärt, die smogfreien Tage durch den Austausch von Dieselmotoren mit Fahrzeugen, die mit sauberen Kraftstoffen betrieben werden und durch die Einführung strenger Emissionstests erhöhen zu wollen.

## **11. Entwicklungen in Japan**

Während noch Details (z.B. die Einführung eines neuen Übergangszeit-Testverfahrens) in Arbeit sind, scheint allgemeine Einigung darüber erzielt worden zu sein, dass 2005 strengere Standards für neue Dieselfahrzeuge eingeführt werden. Sie werden streng genug sein, um einen verbindlichen Einbau von Partikelfiltern vorzusehen. Davor wird ausserdem Kraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt (<50 ppm) auf den Markt kommen.

## **12. Jüngste Entwicklungen in Indien**

### *Kraftstoffqualität*

Das Oberste Gericht hat angeordnet, die Region Delhi (zu der die nationale Hauptstadt Delhi und angrenzende Bezirke der Nachbarstaaten gehören) zu versorgen mit:

- Benzin mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,05 % bis 31. Mai 2000
- Benzin mit einem maximalen Benzolgehalt von 1% bis 31. März 2001
- Dieselmotorkraftstoff mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,05% bis 30. Juni 2001

### *Emissionsstandards*

Die indische Regierung hat die "Bharat Stufe II"-Emissionstandards (entsprechen der EU-Stufe 2) für PKWs auf andere Großstädte ausgeweitet. Die der EU-Stufe 2 entsprechenden Emissionstandards für PKWs

wurden in Delhi kraft eines Urteils des Obersten Gerichts vom 1. April 2000 durchgesetzt. Die Einführungsfristen sind:

- Mumbai ab 1. Januar 2001
- Calcutta ab 1. Juli 2001
- Chennai ab 1. Juli 2001

Die Regierung von West-Bengalen hat jedoch eine Anordnung erteilt, wonach der "Bharat Stufe II"-Standard schon ab 1. November 2000 im Großstadtgebiet Calcutta eingeführt werden soll. Benzin und Dieselmotorkraftstoff mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,05% werden in Calcutta am 1. November 2000 auf den Markt kommen.

## **ALLGEMEIN**

### **13. Neue Web-Seite von AECC "Wir arbeiten gemeinsam für saubere Luft"**

Die neue Web-Seite von AECC ist seit Oktober im Internet.

Die Adresse lautet <http://www.aecc.be/> und die Seite ist in den Sprachen Englisch, Französisch und Deutsch zu lesen. Sie enthält Informationen über die Bedeutung der Emissionsreduzierungs-Technologie zur Begrenzung der Schadstoffe von jetzigen und künftigen Kraftfahrzeugen. Ausserdem enthält sie AECC-Positionspapiere zu wichtigen Themen wie Emissionsgesetzgebung und Kraftstoffqualität – inkl. des AECC-Antrags auf Mini-Prüfung der Kraftstoffqualität an die Europäische Kommission – sowie Themen des AECC Newsletter. Es gibt Links zu den AECC-Mitgliedsfirmen und anderen Organisationen. Neues Material wird in Zukunft hinzugefügt und Vorschläge zur künftigen Entwicklung der Seite sind willkommen.

## 14. Künftige Konferenzen

### **“Combustion Pollution Control” symposium**

19-21 November 2000, Antwerp, Belgium  
Details from Catholic University Leuven on <http://www.agr.kuleuven.ac.be/ifc/sbtl.htm>

*Controlling pollution from combustion with catalysts and traps for NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, VOC, dioxins and particulates.*

### **“21st Century Emissions Technology”**

4-6 December 2000, IMechE, London  
Details from: IMechE, Tel. +44 20 7975 1312, Fax. +44 20 7222 9881, Email [s\\_love@imeche.org.uk](mailto:s_love@imeche.org.uk)

*Includes fuels and emission control technology.*

### **“SAE 2001 World Congress”**

5-8 March 2001, Detroit, Michigan  
Details from [www.sae.org](http://www.sae.org)  
*4 days on diesel emissions control and advanced catalytic converters & substrates, Pd and Pt technology and global legislation.*

### **“Additives 2001”**

20-22 March 2001, Keble College, Oxford, UK

Details from: Dr Mario Moustras, RSC, Email: [moustrasm@rsc.org](mailto:moustrasm@rsc.org)

*International conference on chemistry of automotive fuel and lubricant additives.*

### **“3<sup>rd</sup> International Conference on Health Effects of Vehicle Emissions”**

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

Information from Energy Logistics, Tel: +44 1628 671717, Fax: +44 1628 671720, Email: [enquiries@energylogistics.co.uk](mailto:enquiries@energylogistics.co.uk)

*Programme details not yet finalised but will include a one-day noise seminar.*

### **“22<sup>nd</sup> International Vienna Motor Symposium”**

26-27 April 2001, Vienna

Details from ÖMV, Tel: +431 588 01-31503, Fax: +431 586 6294, <http://ivkwww.tuwien.ac.at/oevk.html>

### **“Hart’s World Fuels Conference”**

14-16 May 2001, Brussels

*No details yet.*

### **“2001 SAE International Fuels and Lubricants Conference”**

7-9 May 2001, Orlando, Florida

Details from SAE, Email [mjena@sae.org](mailto:mjena@sae.org)

### **“EAEC European Automotive Congress – Europe & the Second Century of Automobile”**

18-20 June 2001, Bratislava, Slovakia

Details from: SIA, Tel: +33 1 41 93 70, Fax: +33 1 41 93 79.

<http://www.saits.sjf.stuba.sk/>

### **6<sup>th</sup> Italian Seminar on Catalysts “Fundamentals and Application to Environmental Problems”**

18-23 June 2001, Grado, Italy

Details on <http://www.dschi.univ.trieste.it/>

### **“Engine Expo 2001”**

20-22 June 2001, Messe Stuttgart

Details from:

<http://www.ukintpress.com/engine/expo>

*Sessions include the future of engine design and emissions.*

### **“Environmental Sustainability Conference”**

12-14 November 2001, Graz, Austria

Details from: <http://www.sae.org/>