

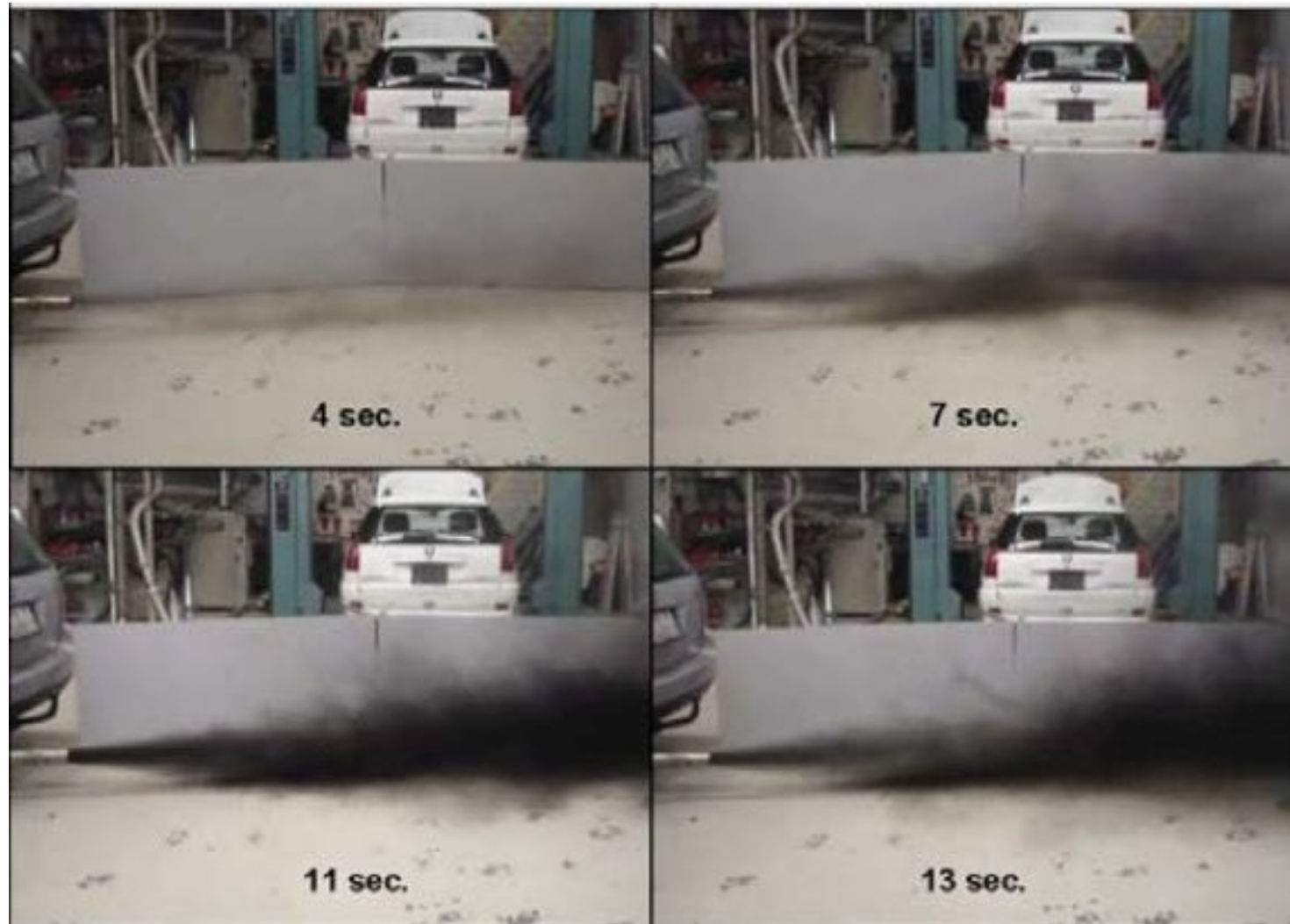
# Om åbne partikelfiltre

- Gennemsnitlig filtreringsevne på under 4%
- Forøgelse af den farlige giftgas  $\text{NO}_2$
  
- StVZO certifikationstest afspejler ikke et virkeligt kørselsmønster, i virkeligheden akkumuleres soden for senere at blive udledt.
  
- Ultrafine partikler, som er de mest skadelige, gennemtrænger et åbent filter.
  
- StVZO certifikationstesten måler den totale partikelmasse, inklusiv den fugt, soden er omgivet af. I testen registreres en partikelreduktion, hvori udtørringen er medregnet, som ikke har noget med partikelreduktion af gøre.

# Åbne filtre lever ikke op til EU's bestræbelser

EU tilstræber, at Euro VI normen efterleves inden 5 år. Heri lægges der vægt på filtreringen af de ultrafine partikler, som er de mest skadelige for helbredet. Det tilstræbes, at man bevæger sig væk fra brugen af åbne filtre, som ikke filtrerer ultrafine partikler, men henimod brugen af lukkede filtre, som fjerner udledningen af de skadelige ultrafine partikler. Det fremføres ydermere i EU VI normen, at der lægges en øvre grænse for udledningen af giftgassen  $\text{No}_2$ .

# Typisk udstødning ved acceleration på køretøj med åbent filter.



# Konklusion

- L 24 vil ikke reducere partikelforureningen – måske gøre ondt værre
- L 24 vil som det foreligger nu medføre, at de åbne filtre bliver standard for varebiler i de kommende "skærpede" miljøzoner. EU's grænseværdier kan ikke overholdes. Ingen gavn for sundheden.
- Stil krav om lukkede filtre, som i det oprindelige lovforslag.
- Eller sørg i det mindste for, at varebiler i de kommende miljøzoner bliver pålagt leve op til Euro VI normen (lukkede filtre).