



LeasePlan

Nieuwe WLTP-verbruikstest
Wat betekent dit
voor fleetmanagers?

What's next?

Sinds de klimaatopwarming hoog op de agenda staat, is CO₂-uitstoot uit de uitlaat een 'hot topic'. De auto-industrie heeft zichzelf vanaf de jaren 90 alsmat ambitieuzere doelstellingen opgelegd om de schadelijke uitlaatgassen terug te dringen. Ook LeasePlan engageert zich uitgesproken voor duurzaamheid. Wij steunen dergelijke initiatieven die iedereen in de sector (van autofabrikanten tot ondernemingen en fleet managers) aanmoedigen om hun deel van de verantwoordelijkheid te nemen om onze planeet te redden.

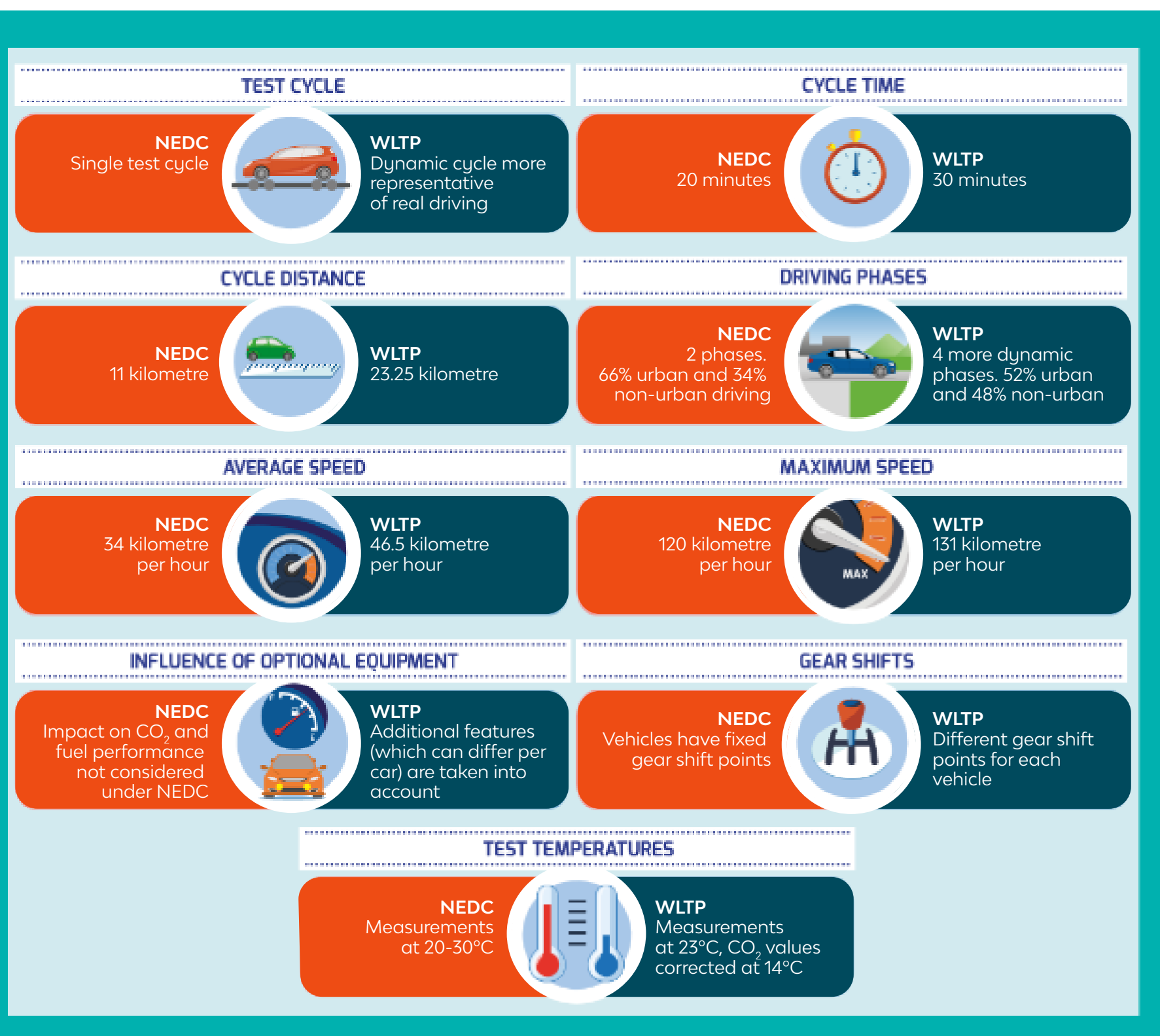
Gezien de voortschrijdende technologische vooruitgang en veranderende verkeerscontext moest de testprocedure voor het meten van de CO₂-uitstoot herschreven worden. De nood aan een test die meer aan de realiteit beantwoordt, werd nog evidenter tijdens de 'dieselgate'-affaire toen onafhankelijke bevindingen aantoonde dat sommige voertuigen in de praktijk beduidend meer vervuilen dan hun testresultaten suggereren. Vanaf september 2017 werden nieuwe wetten van kracht om ervoor te zorgen dat voertuigen een realistischere testprocedure ondergaan, de WLTP. De vraag is nu: **what's next** in de procedures voor het meten van voertuigemissies? En welke gevolgen heeft deze nieuwe wetgeving voor fleet managers? Wij hebben dit adviesdocument voorbereid om u hierop een antwoord te geven.

Wegvervoer is verantwoordelijk voor ongeveer 20% van Europa's totale uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), het belangrijkste broeikasgas¹. Daarom streeft de auto-industrie sinds de ondertekening van het Kyoto-protocol in de jaren 90 ambitieuze doelstellingen na om minder CO₂ uit te stoten. Op Europees niveau mikten de autofabrikanten tegen 2015 op gemiddeld 130 g/km voor auto's en gemiddeld 175 g/km voor vrachtwagens. Deze doelen werden ruim vóór de deadline gerealiseerd, en meteen volgden nieuwe: de gemiddelde CO₂-uitstoot van personenwagens mocht tegen 2021 niet hoger dan 95 g/km liggen; voor vrachtwagens werd geopteerd voor 147 g/km tegen 2020². Maar hoe meten we deze uitstoot?

De uitstoot van nieuwe wagens staat vermeld op het gelijkvormigheidsattest ('certificate of conformity' of COC), een document dat in elke nieuwe wagen moet liggen om op de markt te mogen komen. Tot september 2017 werd heel wat informatie op het gelijkvormigheidsattest (uitstoot van CO₂ en andere vervuilende stoffen, brandstof- of elektriciteitsverbruik, elektrische actieradius) vastgesteld via de NEDC-test ('New European Driving Cycle'), een laboratoriumtest uit de jaren 80. Deze NEDC-test heeft echter nog weinig raakpunten met de huidige verkeerscontext en voertuigtechnologie. Onafhankelijke berekeningen hebben aangetoond dat de NEDC-testresultaten zeer sterk afwijken van de feitelijke uitstootniveaus, en meestal beduidend lagere gemiddelden opgeven dan wat de praktijk leert. Het hoeft geen betoog dat zowel het consumentenvertrouwen als de reputatie van de autosector hierdoor een flinke knauw heeft gekregen. Daarom zocht een VN-werkgroep naar een realistischere testprocedure. Dat werd uiteindelijk de WLTP, de 'Worldwide harmonized Light-vehicles Test Procedure'.

Noot:

WLTP is in 2017 in werking getreden. Toch blijft de doelstelling op NEDC-basis gelden tot 2020. Tijdens de overgang wordt een NEDC/WLTP-correlatieprocedure toegepast³.



Wat is er nieuw?

Er bestaan heel wat verschillen tussen de WLTP en de NEDC⁴. Om de test realistischer te maken, telt de WLTP meer testcycli (vier in plaats van twee) die langer duren (30 minuten in plaats van 20) en een grotere afstand afleggen (23 kilometer in plaats van 11). Verder is de gemiddelde snelheid hoger (46 km/u in plaats van 34), net zoals de topsnelheid (131 in plaats van 121 km/u). In lijn met de hedendaagse dynamischere rijstijl omvat de WLTP-test forsere en frequentere versnellings- en vertragingmomenten, en wordt rekening gehouden met de rolweerstand van banden en de ruime keuze aan voertuigopties. Met andere woorden: **elk uitrustingsniveau en elke set opties leidt tot een andere CO₂-waarde.**

Naast de laboratoriumtests heeft de EU een extra RDE-test (**Real Driving Emission**) geïntroduceerd om te meten hoeveel vervuilende stoffen wagens uitstoten als ze in het echte verkeer rijden⁵.

De RDE test zorgt ervoor dat auto's een lage uitstoot produceren in echte verkeersomstandigheden. De RDE dubbelcheckt de resultaten van de laboratoriumtests om zeker te zijn dat wagens presteren zoals het testlaboratorium belooft. Europa is wereldwijd de eerste regio die dit soort 'real life'-tests introduceert, en dat is een enorme stap vooruit in het meten van de voertuigemissies.

Wat betekent de WLTP in de praktijk?

De WLTP-test is strenger dan de NEDC en zal normaal **hogere gemiddelde CO₂-waarden en een kortere actieradius voor elektrische aandrijving noteren**⁶, hoewel dit uiteraard afhangt van de individuele wagen in kwestie.

De resultaten van de WLTP-test **benaderen meer de realiteit** en geven consumenten en fleet managers daardoor een nauwkeuriger inzicht in brandstof- of elektriciteitsverbruik en in CO₂-uitstoot.



Wanneer treedt de WLTP in werking?

2017:

- Sinds 1 september 2017 geldt de WLTP officieel voor **nieuwe wagentypes**, d.w.z. modellen die voor het eerst op de markt geïntroduceerd worden.

2018:

- Vanaf 1 september 2018 moeten **alle nieuwe wagens** gecertificeerd zijn volgens de WLTP-testprocedure in plaats van de NEDC.
- Een uitzondering wordt gemaakt voor eindreeksen: een beperkt aantal wagens in stock van een model dat niet meer wordt geproduceerd, en dat nog werd gekeurd met de oude NEDC-test, mag nog één jaar verkocht worden (stockwagenregeling).

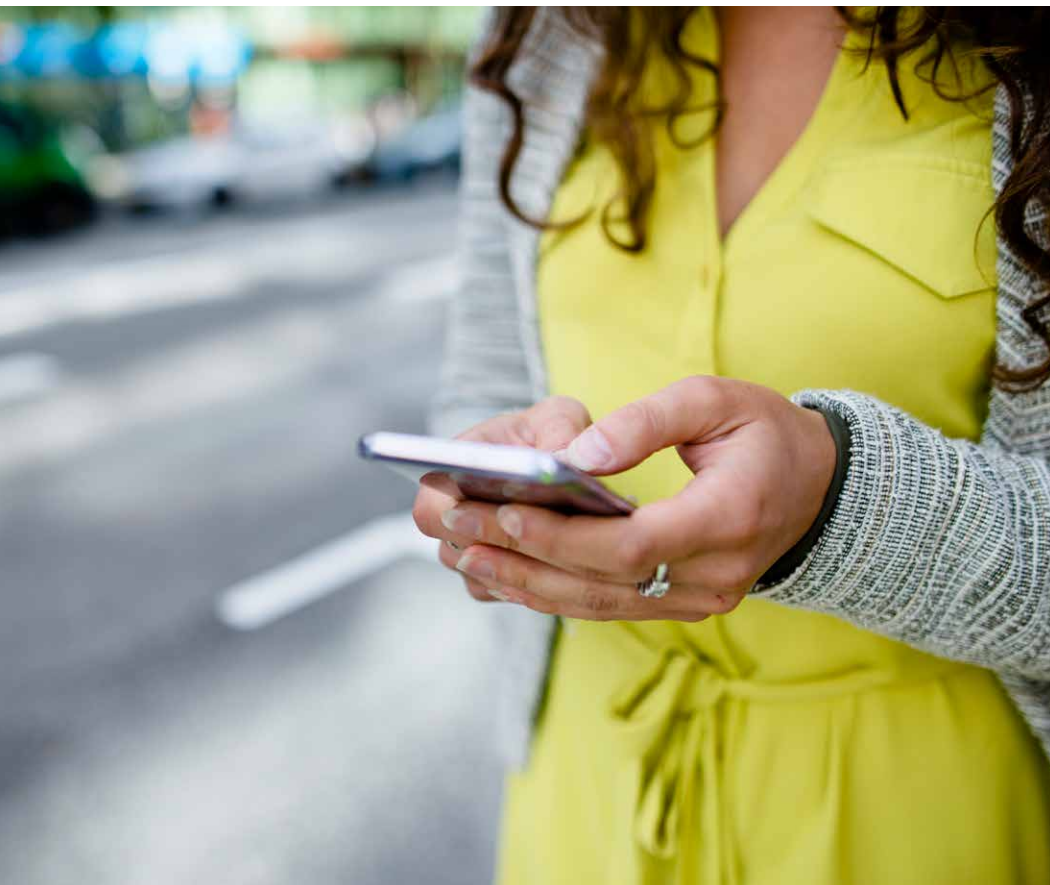
2019:

- Vanaf 1 september 2019 is WLTP verplicht voor alle modellen (de reststockregel geldt dan niet meer).
- **Alle auto's bij dealers** mogen enkel nog de CO₂-waarden volgens de WLTP-test tonen, om verwarring bij consumenten te vermijden.

Waar geldt de WLTP?

De WLTP-test werd ontwikkeld om te gebruiken als een globale testcyclus voor verschillende werelddelen, om zo voertuigemissies en brandstofverbruik wereldwijd te vergelijken. Maar hoewel de WLTP-test in de kern gemeenschappelijke overeenkomsten heeft, zullen de EU en andere regio's de test op andere manieren toepassen, afhankelijk van hun verkeerswetgeving en behoeften.

In 2017 is de WLTP in werking getreden in de EU en in tien andere landen: Australië, China, India, Japan, Noorwegen, Republiek Korea, Moldavië, Rusland, Zuid-Afrika en Turkije.



Welk effect zal de WLTP hebben op fleetmanagement?

Car policy

Om hun CO₂-voetafdruk en hun brandstofkosten te verminderen, bouwen vele bedrijven in hun car policy een **CO₂-drempel** in voor nieuwe bestellingen: wie met een leasewagen rijdt, mag geen wagen bestellen met een uitstootniveau boven die drempel. Tot vandaag waren deze drempels gebaseerd op de CO₂-waarden opgegeven door de fabrikant, gemeten volgens NEDC methode.

Aangezien de WLTP-test veel strenger is zullen de gemeten CO₂-niveaus vaak hoger uitvallen. Het gevolg is dat bepaalde modellen niet meer onder die CO₂-drempel zullen vallen. Een voorbeeld: met de NEDC-test zou een bepaald model een CO₂-uitstoot van 118 g/km kunnen voorleggen; met de WLTP-test zou dat 126 g/km kunnen worden. Op basis van een drempel van 120 g/km in het wagenbeleid, zou dat voertuig niet langer in aanmerking komen als bedrijfswagen.

De hamvraag voor fleetmanagers is uiteraard een nieuwe drempel te bepalen die tegelijk ambitieus én realistisch is. Tot vandaag zijn nog niet zo gek veel WLTP-waarden beschikbaar. Het is dus te vroeg om goed te kunnen inschatten welke nieuwe drempel realistisch is. Het zal in de praktijk tot september 2018 duren voor alle nieuwe wagens een WLTP-waarde hebben, en de meeste overheden zullen zich dus pas in 2019 over uitstootheffingen buigen. Daarom raden we de fleetmanagers aan om de updating van hun CO₂-drempel uit te stellen tot er volledige duidelijkheid is omtrent de impact van WLTP.

Rapportering van de CO₂-voetafdruk

Steeds meer ondernemingen publiceren – bijvoorbeeld in hun jaarverslag – de gegevens omtrent hun CO₂-voetafdruk, in het kader van hun beleid aangaande maatschappelijke verantwoordelijkheid en/of duurzaamheid. Eén manier om de CO₂-voetafdruk te berekenen steunt op het brandstofverbruik van de wagens. In dit geval zal de WLTP geen impact hebben, vermits de prestaties en het verbruik in realiteit ongewijzigd blijven.



Een andere manier om de voetafdruk van een wagenpark te berekenen is echter de vermenigvuldiging van de theoretische CO₂-uitstoot (gram per kilometer) met de afgelegde kilometers van elk voertuig. In dit geval zal de theoretische omvang van de voetafdruk stijgen vermits de CO₂-waarde volgens WLTP hoger is dan met de tot nu gebruikte NEDC-formules, zelfs als het om dezelfde wagen gaat. De nieuwe testprocedure kan dus de statistische gegevens van een bedrijf over zijn CO₂-uitstoot grondig ontwrichten: wie vergeet om hier rekening mee te houden, zou uiteindelijk tot zijn verbazing (en onterecht) vaststellen dat zijn bedrijf zijn milieudoelstellingen opeens niet meer haalt!

Om een hoog transparantieniveau te handhaven zolang de NEDC- naast de WLTP-waarden bestaan, is het nuttig de WLTP-waarden te converteren tot NEDC (bijv. met behulp van de CO₂mpas-tool van de EU). Wij adviseren om een nieuwe baseline en bijbehorende CO₂-doelstellingen vast te leggen zodra de CO₂-voetafdruk gerapporteerd zal worden op basis van WLTP-waarden.

Fiscaliteit en belasting

In vele landen worden voertuiggebonden heffingen (belasting op inverkeerstelling, wegenbelasting, voordelen alle aard, ...) op een of andere manier gekoppeld aan de CO₂-uitstootniveaus. Als de WLTP een hogere CO₂-uitstootwaarde opgeeft voor een voertuig, kan bijvoorbeeld de fiscale aftrekbaarheid voor dat voertuig dalen hoewel de prestaties van dat voertuig ongewijzigd blijven.

De European Automobile Manufacturers Association is van mening dat de nieuwe WLTP-test geen negatieve impact mag hebben op de consumenten. Zij roept de nationale overheden op om ervoor te zorgen dat de overstap naar WLTP de heffingen op de voertuigen niet verhoogt⁷.

De overheden zullen de overgangperiode allicht gebruiken om de effecten in te schatten. Maatregelen zijn waarschijnlijk pas vanaf 2019 te verwachten.



Besluit

Het is duidelijk dat de WLTP niet alleen autofabrikanten aanbelangt, maar ook bedrijven, leasewagengebruikers en uiteindelijk mogelijk ook de consumenten. Op basis van de hierboven gegeven informatie kunnen fleetmanagers zich al voorbereiden op de wijzigingen die op korte en langere termijn zullen volgen uit deze nieuwe methode om de voertuigenemissies te berekenen. Ze kunnen bijvoorbeeld nu al hun wagenbeleid herbekijken en de autobestuurders en andere betrokkenen inlichten over de mogelijke gevolgen. Neem contact op met LeasePlan voor meer informatie.

Referenties

- ¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en
- ² https://ec.europa.eu/clima/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-continue-fall_en
- ³ https://jrcstu.github.io/co2mpas/Presentations/20161124_Correlation_process.pdf
- ⁴ <http://wltfacts.eu/>
- ⁵ <http://www.caremissionstestingfacts.eu/rde-real-driving-emissions-test>
- ⁶ <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/impact-wltp-official-fuel-consumption-and-electric-range-plug-hybrid-electric-vehicles-europe>
- ⁷ <http://www.acea.be/press-releases/article/governments-should-address-negative-tax-impact-of-new-car-emissions-test>

Disclaimer

De informatie in dit document is enkel en alleen goedgekeurd door LeasePlan Corporation NV ('LPC'), op basis van de hierin vermelde bronnen en informatie die LPC op eigen verantwoordelijkheid zelf heeft aangereikt. LPC maakt geen aanspraak op, geeft geen expliciete noch impliciete garanties van enige aard over, en aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid van enige aard omtrent de nauwkeurigheid of volledigheid van informatie of opinies in dit document.

De informatie in dit document werd afgeleid uit bronnen die niet onafhankelijk werden gecontroleerd. LPC geeft geen garantie en is geenszins verplicht om de lezer toegang te verlenen tot aanvullende informatie of om dit document te updaten of onnauwkeurigheden die later eventueel aan het licht zouden komen, te corrigeren. LPC behoudt zich het recht voor om op eender welk moment, zonder opgave van reden, de hierin vermelde informatie op een of andere wijze aan te passen of in te trekken.

Behoudens in het geval van bedrieglijke onjuiste voorstelling, kunnen noch LPC, noch zijn afdelingen, adviseurs of vertegenwoordigers aansprakelijk worden gesteld voor directe, indirecte of gevolgschade of andere verliezen of schade zoals winstverlies die u of eender welke andere derde partij zou oplopen door te vertrouwen op (1) dit document of de betrouwbaarheid, nauwkeurigheid, volledigheid of tijdloosheid ervan, of (2) eender welke andere schriftelijke of mondelinge informatie die LPC in dit verband ter beschikking stelt, of (3) eender welke andere data die dergelijke informatie genereert.

LeasePlan

LeasePlan Belgium
Excelsiorlaan 8
1930 Zaventem
Belgium
info@leaseplan.com
+32 2 722 62 11

leaseplan.be