



LeasePlan

WLTP - nye testmetoder
Hvad betyder det for fleet managers?

What's next?

CO₂-udledning fra bilers udstødning har været et varmt emne lige siden den globale opvarmning begyndte at bekymre os, og bilindustrien har siden 90'erne arbejdet med stadig mere ambitiøse mål for at reducere den skadelige udledning. I LeasePlan er vi stærkt engagerede i bæredygtighed, og vi bifalder initiativer som disse, der opfordrer alle i branchen - fra bilproducenter til virksomheder og flådeadministratorer - til at påtage sig et ansvar for at bevare vores planet.

Set i lyset af det teknologiske fremskridt og ændrede kørselsforhold var det nødvendigt at ændre testproceduren for måling af CO₂-udledning. Behovet for en mere realistisk test blev endnu mere tydelig under 'dieselgate'-affæren, hvor uafhængige undersøgelser afslørede, at nogle biler er betydeligt mere forurenende i praksis, end resultaterne af testen viser. Fra september 2017 er ny lovgivning indført for at sikre, at køretøjer bliver udsat for en mere realistisk testprocedure, kaldet WLTP. Så **what's next** inden for denne form for test, og hvordan vil den nye lovgivning have indflydelse på flådeadministration? Vi har udarbejdet dette whitepaper for at hjælpe dig med at blive klogere på det.

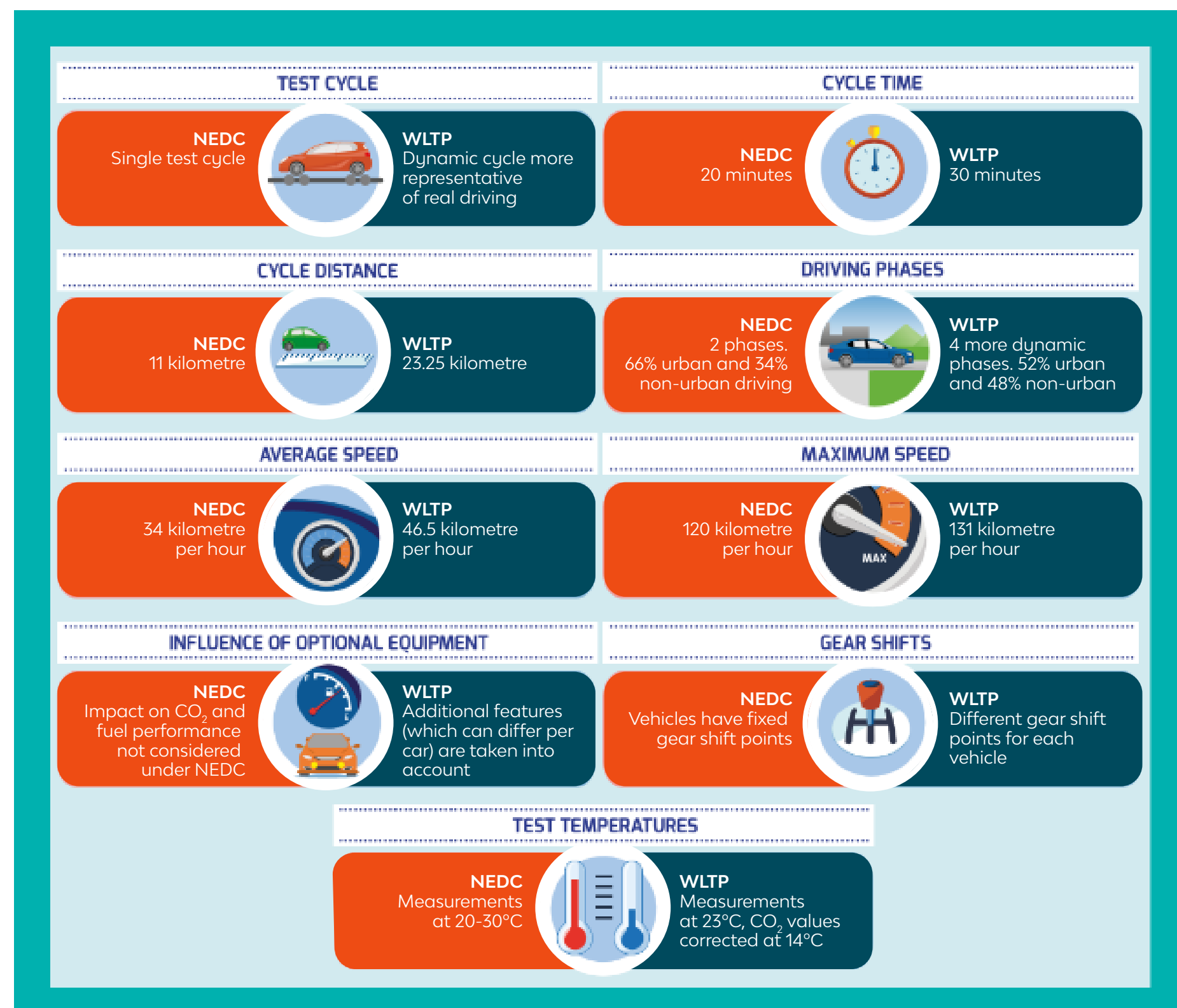
Transport står for ca. en femtedel af EU's samlede mængde udledt CO₂¹. Siden Kyotoaftalen i 1990'erne har bilindustrien derfor arbejdet på at reducere CO₂-udledningen. Frem mod 2015 var det de europæiske bilfabrikanter's målsætning, at den gennemsnitlige CO₂-udledning ikke måtte overstige 130 g/km for personbiler og 175 g/km for lastbiler. Disse mål nåede man længe inden 2015. Med de nye målsætninger må den gennemsnitlige CO₂-udledning ikke overstige 95 g/km for personbiler i 2021 og 147 g/km for lastbiler i 2020.

Men hvordan måler man egentlig CO₂-udledningen?

Nye bilers CO₂-udledning noteres i en såkaldt overensstemmelsesattest (COC), før modellerne sendes på markedet. Indtil september 2017 kom det meste information fra New European Driving Cycle (NEDC), hvor man siden 1980'erne har målt udledningen af CO₂ og andre forurenende stoffer samt brændstof- og elforbrug i et laboratorium. NEDC afspejler imidlertid ikke længere nutidens kørselsforhold eller moderne bilers teknologi. Uafhængige beregninger viser, at NEDC-resultaterne giver et misvisende billede af bilernes reelle udledningsniveau, ligesom de gennemsnitlige værdier målt i laboratoriet er betydeligt lavere end i praksis. Dette har haft betydning for forbrugernes tillid til bilindustrien. Derfor har en arbejdsgruppe nedsat af FN set nærmere på en mere realistisk testmetode, og resultatet er en ny global testmetode kaldet WLTP - Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure.

Note:

WLTP trådte i kraft i 2017. Dog gælder de NEDC-baserede mål indtil 2020. En NEDC/WLTP korrelationsprocedure gælder under overgangen³.



Hvad er det nye?

Der er stor forskel på WLTP og NEDC⁴. For at gøre testen mere realistisk indeholder WLTP flere cyklusser (fire i stedet for to), som både varer længere (30 min. i stedet for 20 min.) og dækker en større afstand (23 km i stedet for 11 km). Desuden er både den gennemsnitlige og maksimale testhastighed højere (hhv. 46 km/t i stedet for 34 km/t og 131 km/t i stedet for 121 km/t). WLTP afspejler moderne biler og nutidens mere dynamiske kørestil med både hurtigere og hyppigere accelerationer og opbremsninger. Desuden tages der højde for dækkenes rullemodstand. Med andre ord afspejler CO₂-niveauet nu bedre de forskellige hastigheder og den enkelte bil.

Ud over laborietest har EU også indført en ekstra test kaldet Real Driving Emission (RDE), som måler de forurenende stoffer, biler udleder, mens de kører på landevejene⁵. RDE-testen sikrer, at bilernes udledningsniveau er lavest muligt under forskellige køretekniske forhold. RDE-testen bekræfter resultaterne fra laboriet og er med til at sikre, at bilernes udledning er lige så lav i praksis som i laboriet. Europa er det første kontinent i verden, som indfører denne form for vejtest.

Hvad betyder WLTP i praksis?

WLTP er strengere end NEDC. Generelt viser den nye testmetode et højere gennemsnitligt CO₂-udledningsniveau og en kortere rækkevidde for elbiler⁶, selvom dette naturligvis afhænger af det enkelte køretøj.

WLTP-resultaterne afspejler i højere grad virkeligheden og giver både forbrugere og flådeansvarlige et langt mere detaljeret indblik i brændstof- og elforbrug samt CO₂-udledning.



Hvornår træder WLTP i kraft?

2017:

- Siden d. 1. september 2017 har WLTP officielt været gældende for **nye modeller**, dvs. køretøjer, der introduceres på markedet for første gang.

2018:

- Fra d. 1. september 2018 skal **alle nye biler** certificeres i henhold til WLTP-testmetoden i stedet for NEDC.
- Der gælder en undtagelse for restkøretøjer, hvor et begrænset antal usolgte køretøjer på lager, der er godkendt under NEDC, kan sælges et år endnu (restlager-forordning).

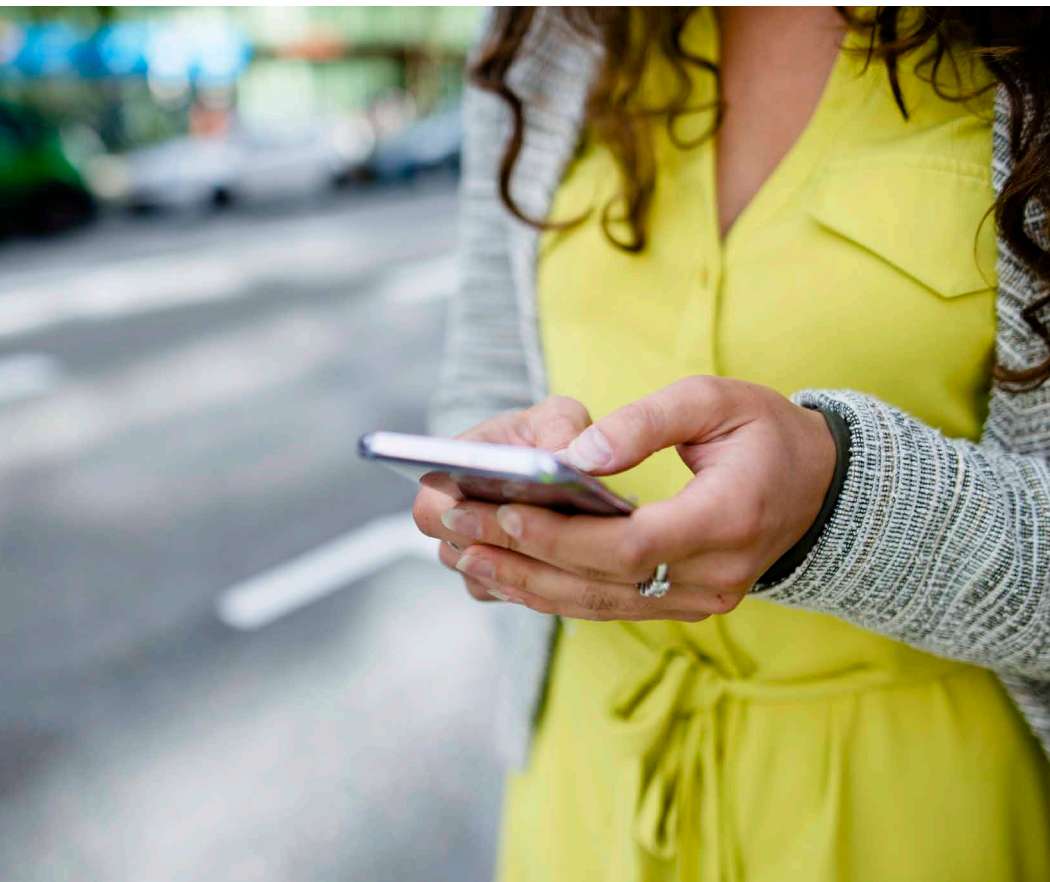
2019:

- D. 1. september 2019 udløber restlager-forordningen, hvorefter WLTP gælder alle modeller.
- **Alle biler hos forhandlere** bør kunne fremvise CO₂-niveau målt på baggrund af WLTP-testen.

Hvor gælder WLTP?

WLTP er udviklet med henblik på at blive en global testmetode, der skal gøre det lettere at sammenligne forurenende stoffer, CO₂-udledning og brændstofforbrug. WLTP har en fælles global 'kerne', men EU og andre regioner kan fortsat teste forskelligt afhængigt af lokale trafiklove og behov.

I 2017 trådte WLTP i kraft i EU samt Australien, Kina, Indien, Japan, Norge, Sydkorea, Moldova, Rusland, Sydafrika og Tyrkiet.



Hvordan påvirker WLTP flådestyring?

Bilpolitik

For at reducere CO₂-udledningen og spare udgifter til brændstof omfatter mange virksomheders bilpolitik en **CO₂-grænse** på nye ordrer. Firmabilbrugere har derfor ikke mulighed for at bestille køretøjer med et udledningsniveau, der overstiger denne grænse. Indtil videre har grænserne i bilpolitikken været baseret på fabrikanternes erklærede CO₂-niveauer målt i henhold til NEDC.

Da WLTP er strengere, og de målte CO₂-niveauer ofte er højere, kan det betyde, at flere modeller ikke længere vil være inden for den nuværende grænse. Eksempelvis vil CO₂-udledningen for en bestemt model under NEDC være 118 g/km, mens samme model under WLTP vil være 126 g/km. Baseret på en grænse på 120 g/km kan firmabilbrugere ikke længere vælge denne model.

Spørgsmålet til flådeadministratorer er nu, hvor den nye grænse skal gå, så niveauet både er ambitiøst og realistisk. I september 2018 har alle nye biler en WLTP-værdi, og mange regeringer vil formentlig først røre ved bilbeskatningen i 2019. Derfor anbefaler vi, at flådeadministratorer venter med at opdatere deres CO₂-grænser, indtil der er fuld klarhed over WLTP.

Rapportering af miljøbelastning

Som en del af virksomheders sociale ansvar (CSR) og/eller bæredygtighedspolitik vælger et stigende antal virksomheder at dele oplysninger om deres miljøbelastning i fx årsrapporter. En mulighed er at måle det enkelte køretøjs reelle brændstofforbrug. Her får WLTP ingen betydning, da køretøjets ydeevne og forbrug vil være uændret.



En anden mulighed er at beregne bilflådens miljøbelastning ved at gange CO₂-udledningen (gram per km) med det enkelte køretøjs kørte kilometer. Hvis WLTP-værdierne er højere end NEDC-værdierne, vil dette teoretisk give en større miljøpåvirkning, selvom der ikke er foretaget ændringer i køretøjerne. Hermed kan den nye testmetode potentielt set forvrænge billedet af virksomhedens samlede CO₂-udledning og i sidste ende betyde, at virksomheden ikke når sine erklærede målsætninger på miljøområdet.

For at sikre mest mulig transparens mens både NEDC og WLTP eksisterer, vil der være mulighed for at konvertere WLTP til NEDC via EU's CO₂-mpas-værktøj. Så snart WLTP er fuldt implementeret, anbefaler vi dog, at virksomheder genovervejer og opdaterer deres CO₂-grænser og reduceringsmål.

Skatter og afgifter

I mange lande hænger bilskatten sammen med CO₂-udledningen. Det kan fx være registreringsafgift, vejafgift eller tillægsafgifter. Hvis nye WLTP-beregninger betyder, at et køretøj udleder mere CO₂, vil skattesatsen blive højere, selvom ydeevnen er uændret.

Sammenslutningen af de europæiske bilfabrikanter, The European Automobile Manufacturers Association, er af den opfattelse, at WLTP ikke bør påvirke forbrugerne negativt, og organisationen opfordrer derfor nationale regeringer til at sikre, at overgangen til WLTP ikke resulterer i højere bilskat⁷. Regeringerne vil sandsynligvis bruge overgangsperioden til at forstå forskellen på de to testmetoder, og mange regeringer vil formentlig først se på beskatningen i 2019.



Konklusion

WLTP vil uden tvivl få betydning for bilfabrikanter men også for virksomheder, leasingkunder og måske endda forbrugere. Derfor bør flådeadministratorer forberede sig på, at den nye testmetode fører til både kort- og langsigtede ændringer. Disse omfatter genovervejelse af virksomheders bilpolitik og information til firmabilbrugerne og andre interessenter omkring de mulige konsekvenser. Kontakt din Key Account Manager hos LeasePlan for at få yderligere information og sparring.

References

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://wltpfacts.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

This material has been approved solely by, and is the responsibility of LeasePlan Corporation N.V. ("LPC") on the basis of the sources as listed herein and information provided by LPC. LPC makes no representation or warranty (express or implied) of any nature, nor does it accept any responsibility or liability of any kind, with respect to the accuracy or completeness of any of the information or opinions in this material.

The information contained in this document is derived from sources that have not been independently verified. LPC gives no undertaking and is under no obligation to provide the recipient with access to any additional information or to update this document or to correct any inaccuracies in it which may become apparent, and it reserves the right, without giving reasons, at any time and in any respect to amend or terminate the information described herein.

Except in the case of fraudulent misrepresentation, neither LPC nor any of its affiliates, advisers or representatives shall have any liability for any direct, indirect, consequential or other losses or damages including loss of profits incurred by you or any third party that may arise from any reliance on (1) this document or for the reliability, accuracy, completeness or timeliness thereof or (2) for any other written or oral information made available by LPC in connection herewith or (3) any data which any such information generates.

LeasePlan

LeasePlan Corporation N.V.
Gustav Mahlerlaan 360
1082 ME Amsterdam
The Netherlands
info@leaseplancorp.com

leaseplan.com