



LeasePlan

Ny testmetode for utslipp
Hva betyr det for bilflåter?

What's next?

CO₂-utslipp har vært et hett tema helt siden global oppvarming begynte å vekke uro, og bilbransjen har arbeidet mot stadig mer ambisiøse mål for å redusere skadelige utslipp siden 1990-årene. I LeasePlan er vi svært opptatt av bærekraftig utvikling, og vi applauderer initiativ som oppfordrer alle i bransjen – fra bilprodusenter til bedrifter og flåteforvaltere – til å påta seg sitt ansvar for å ta vare på kloden vår.

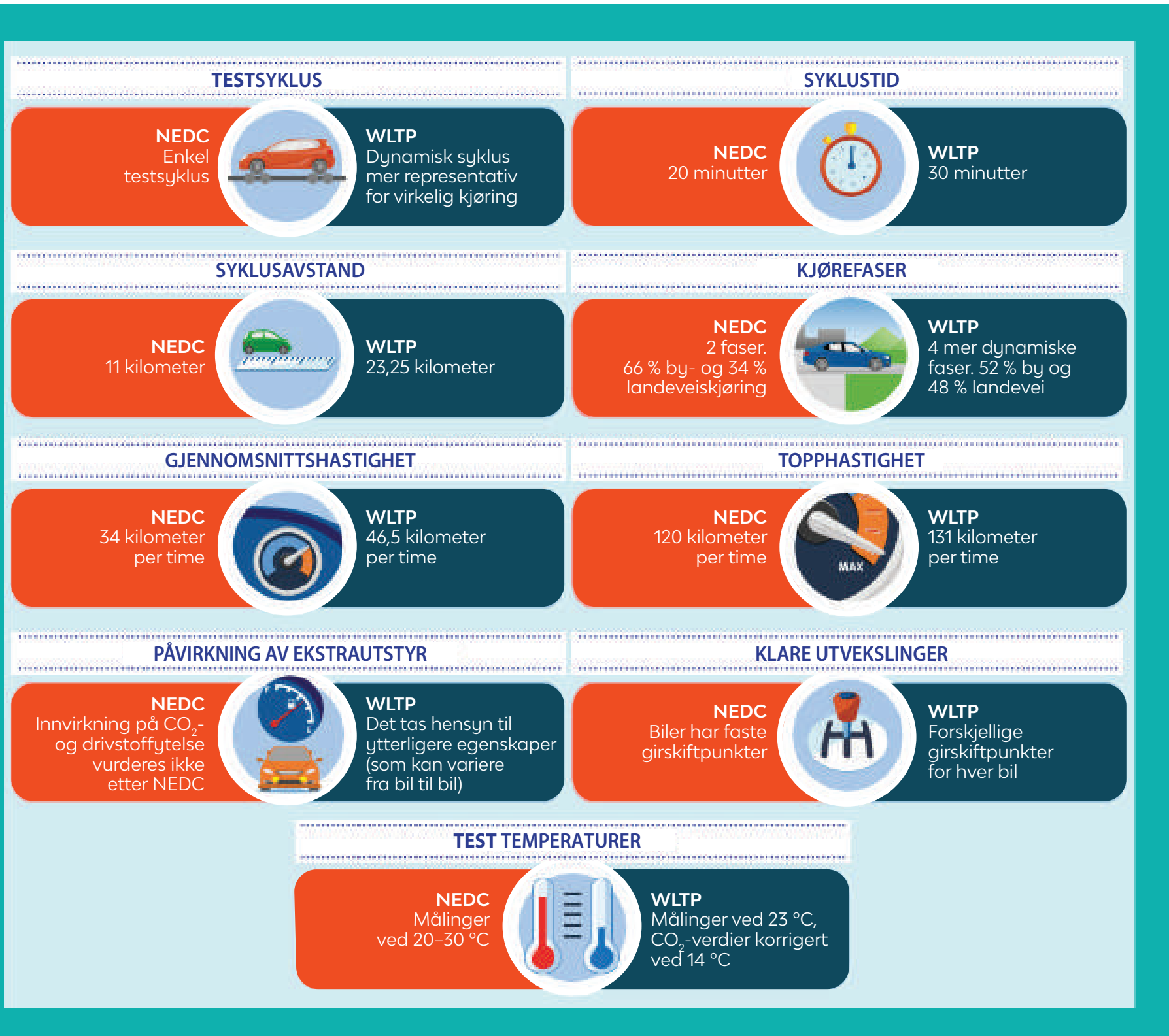
I lys av løpende teknologiske fremskritt og skiftende vilkår er metoden for måling av CO₂-utslipp nødt til å fornyes. Behovet for en mer realistisk testing ble enda mer åpenbart under «dieselgate»-saken da uavhengige funn viste at visse biler forurenses langt mer i praksis enn resultatene av testen antydte. Per september 2017 har det kommet nye lover for å påse at biler blir utsatt for en mer realistisk testmetode, kalt WLTP. Så **what's next** innen utslippstesting, og hvordan vil denne nye lovgivningen påvirke flåteforvaltere? Vi har utarbeidet dette dokumentet for å hjelpe deg med å finne ut av det.

Veitransport bidrar til omtrent en femtedel av EUs totale utslipp av karbondioksid (CO₂), den viktigste klimagassen¹. Følgelig har bilbransjen jobbet for å nå ambisiøse CO₂-reduksjonsmål helt siden Kyoto-protokollen ble undertegnet i 1990-årene. På europeisk plan satte bilprodusenter et mål om et gjennomsnitt på 130 g/km for personbiler innen 2015 og et gjennomsnitt på 175 g/km for varebiler. Disse målene ble innfridd lenge før fristen. Neste mål har siden blitt formulert: Innen 2021 må ikke gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra personbiler overstige 95 g/km, og innen 2020 må ikke utslipp fra varebiler overstige 147 g/km². Men hvordan måles disse utslippene?

Utslippsnivået til en ny bil er angitt på samsvarssertifikatet, et dokument alle nye biler må ha før de kan markedsføres. Frem til september 2017 ble mye av informasjonen på samsvarssertifikatet, for eksempel utslipp av CO₂ og forurensende stoffer, men også drivstoff-/strømforbruk og elektrisk rekkevidde, oppnådd i en laboratorietest kalt **New European Driving Cycle (NEDC)**, som ble utformet i 1980-årene. Imidlertid gjenspeiler ikke NEDC-testingen lenger dagens kjøreforhold eller bilteknologi. Uavhengige beregninger viste at NEDC-testresultater i høy grad gir feil opplysninger om faktiske utslippsnivåer og generelt viser vesentlig lavere gjennomsnitt enn det som produseres i praksis. Det sier seg selv at dette har skadet forbrukernes tillit og satt bilbransjens omdømme i fare. Derfor studerte en arbeidsgruppe nedsatt av FN en mer realistisk testmetode. Resultatet: **Worldwide harmonized Light-vehicles Test Procedure (WLTP)**.

Merk:

WLTP trådte i kraft i 2017. Men de NEDC-baserte målene gjelder til 2020. En metode for NEDC/WLTP-korrelasjon gjelder under overgangen³.



Hva er nytt?

Det er flere forskjeller mellom WLTP og NEDC⁴. For å gjøre testingen **mer realistisk** har WLTP flere testsykluser (fire i stedet for to) som varer lenger (30 minutter i stedet for 20) og dekker en større avstand (23 kilometer i stedet for 11). Dessuten er gjennomsnittlig testhastighet høyere (46 km/t i stedet for 34), og det samme er topphastigheten (131 i stedet for 121 km/t). I tråd med dagens mer dynamiske kjørestil omfatter WLTP-testen mer drastiske og hyppige akselerasjons- og retardasjonsøyeblikk, pluss at den tar hensyn til dekkenes rullemotstand og det brede utvalget av ekstrautstyr til biler – med andre ord **er hvert utstyrsnivå og sett av ekstrautstyr knyttet til en annen CO₂-verdi**.

Foruten laboratorietestene har EU innført en ytterligere **Real Driving Emission** (RDE)-test for å måle forurensende stoffer som slippes ut av biler mens de faktisk kjøres på veien⁵. RDE vil sikre at biler leverer lave utslipp på veien. RDE vil bekrefte resultatene av laboratorietestene for å påse at biler leverer lave utslipp av forurensende stoffer i den virkelige verden så vel som i laboratoriet. Europa er den første regionen i verden som tar i bruk veitesting av denne typen, noe som representere et kvantesprang i testing av bilutslipp.

Så hva betyr WLTP i praksis?

WLTP-testingen er strengere enn NEDC, generelt vil den registrere **høyere gjennomsnittlig CO₂-utslippsnivå og kortere elektrisk rekkevidde⁶**, selv om dette naturligvis avhenger av den enkelte bil det er snakk om.

WLTP-testresultater **etterligner virkeligheten bedre** og gir forbrukere og flåteeiere mer nøyaktig innsikt i drivstoff-/strømforbruk og CO₂ utslipp.



Når trer WLTP i kraft?

2017:

- Siden 1. september 2017 har WLTP offisielt hatt anvendelse på **nye typer biler**, dvs. bilmodeller som lanseres på markedet for første gang.

2018:

- Per 1. september 2018 må **alle nye biler** sertifiseres ifølge WLTP-testmetoden i stedet for NEDC.
- Et unntak vil bli gjort for lagerbiler slik at et begrenset antall usolgte biler på restlager som ble godkjent etter den gamle NEDC-prøvingen, kan selges i ett år til (forordningen om restlagre).

2019:

- Per 1. september 2019 vil WLTP bli obligatorisk for alle modeller (forordningen om restlagre utløper).
- **All biler hos forhandlere** må vise bare WLTP-testede CO₂ verdier for å unngå å forvirre forbrukerne.

Hvor gjelder WLTP?

WLTP har blitt utviklet for bruk som en global testsyklus over forskjellige regioner i verden for å gjøre det mulig å sammenligne utslipp av forurensende stoffer og CO₂, og dessuten drivstofforbruk, i verden. Men mens WLTP vil ha en felles global «kjerne», vil EU og andre regioner bruke testen på andre måter avhengig av lokale veitrafikklover og behov.

I 2017 har WLTP trådt i kraft i EU og ti andre land, nemlig Australia, Kina, India, Japan, Norge, Sør-Korea, Moldavia, Russland, Sør-Afrika og Tyrkia.



Hvordan vil WLTP påvirke forvaltningen av en bilflåte?

Bilpolicy

For å redusere karbonavtrykket og etter hvert spare drivstoffkostnader omfatter mange firmabilpolicier en **CO₂-terskel** for nye bilbestillinger. Sjåførere har ikke lov til å bestille biler med et utslippsnivå som overstiger terskelen. Dagens terskler i bilpolicyen har foreløpig vært basert på produsentangitte CO₂-nivåer, målt ifølge NEDC.

Siden den nye WLTP-testingen er strengere og de registrerte CO₂-nivåene ofte vil være høyere, kan dette bety at forskjellige modeller ikke lenger faller innenfor den eksisterende terskelen. En illustrasjon: Under NEDC-testingen kunne én bilmodell vise seg å produsere CO₂-utslipp på 118 g/km, men under WLTP-testingen kunne verdien være 126 g/km. Basert på en fastsatt terskel på 120 g/km kan sjåførere da kanskje ikke lenger bestille den bilen som firmabil.

Det sentrale spørsmålet for flåteforvaltere er naturligvis hvor det skal fastsettes en ny terskel som er både ambisiøs og likevel realistisk. Foreløpig er det fortsatt bare noen WLTP-verdier tilgjengelig, så det er for tidlig å ha en god forståelse av hva realistiske nye terskler ville være.

Faktisk vil det drøye til september 2018 før nye biler har en WLTP-verdi, og sannsynligvis vil ikke myndighetene røre bilbeskatningen før 2019. Derfor anbefaler vi kundene å vente med å oppdatere CO₂-terskler til innvirkningen av WLTP er klarlagt fullt ut.

Rapportering av CO₂-avtrykk

Som del av sitt samfunnsansvar (CSR) og/eller sine bærekraftsregler offentliggjør stadig flere selskaper informasjon om sitt karbonavtrykk, f.eks. i årsrapporten. Én måte å beregne karbonavtrykket er basert på bilens faktiske drivstofforbruk. I dette tilfellet vil ikke WLTP ha noen innvirkning, siden bilens faktiske ytelse og forbruk forblir uendret.



Men en annen måte å beregne avtrykket til en flåte på er å multiplisere de rapporterte CO₂-utslippene (gram per kilometer) med kjørelengden til hver bil. Hvis WLTP CO₂-verdiene er høyere enn NEDC-verdiene som hittil har vært brukt i dette tilfellet, vil dette øke den teoretiske størrelsen på karbonavtrykket – selv om det ikke har vært noen endringer på bilen. Dermed kan den nye testmetoden forvrengte CO₂-utslippsstatistikken og til slutt føre til at miljømål ikke oppnås hvis disse forblir uendret.

For å opprettholde en høy grad av innsyn så lenge både NEDC- og WLTP-verdier finnes, vil det være verdt å konvertere WLTP-verdier til NEDC (f.eks. ved å bruke EUs CO₂mpas tool). Straks avtrykk blir rapportert på grunnlag av WLTP-verdier, anbefaler vi å stille inn en ny baseline og tilsvarende CO₂-reduksjonsmål.

Bilbeskatning

I mange land er bilrelaterte skatter og avgifter (enten registreringsavgift, veiavgift eller fordelsskatt) på en eller annen måte knyttet til CO₂-utslippsnivåer. Hvis WLTP fører til høyere CO₂-utslippsnivå for en bil, ville avgiftssatsen for bilen dermed blitt høyere selv om bilens ytelse forble uendret.

European Automobile Manufacturers Association er av den oppfatning at den nye WLTP-testingen ikke må ha negativ innvirkning på forbrukerne og oppfordrer lokale myndigheter til å påse at overgangen til WLTP ikke vil øke bilbeskatningen⁷. Myndighetene vil sannsynligvis bruke overgangsperioden til å forstå påvirkningen og vil ikke treffe tiltak før 2019.



Konklusjon

Naturligvis påvirker ikke WLTP bare bilprodusenter, men også bedrifter, sjåførere og kanskje i siste instans forbrukerne. Basert på informasjonen beskrevet ovenfor kan flåteforvaltere forberede seg på de kortsiktige og mer langsiktige endringene som denne nye testmetoden for utslipp fører med seg, herunder revurdering av bilpolicy og informasjon til sjåførere og andre interessenter om de potensielle konsekvensene. Mer informasjon kan du ved henvendelse til LeasePlan.

Referanser

- 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>

Ansvarsfraskrivelse

Dette materialet har blitt godkjent utelukkende av, og er ansvaret til LeasePlan Corporation N.V. («LPC») på grunnlag av kildene som angitt i dette dokumentet og informasjon fra LPC. LPC gir ingen erklæring eller garanti (uttrykkelig eller underforstått) av noen art, og påtar seg ikke ansvar av noen art, med hensyn til hvorvidt opplysninger eller uttalelser i dette materialet er nøyaktige eller fullstendige.

Informasjonen i dette dokumentet er hentet fra kilder som ikke har blitt uavhengig verifisert. LPC verken lover eller plikter å gi mottakeren tilgang til tilleggsopplysninger eller oppdatere dette dokumentet eller rette unøyaktigheter som kan bli åpenbare, og forbeholder seg retten, uten å måtte begrunne det, til når som helst og i alle henseender å endre opplysningene beskrevet i dette dokumentet eller bringe dem til opphør.

Unntatt hvis uriktige opplysninger fremsettes på bedragerisk måte, skal verken LPC eller noen av dennes tilknyttede selskaper, rådgivere eller representanter ha ansvar for direkte, indirekte eller andre tap eller skader, herunder tappt fortjeneste påført deg eller tredjepart som kan følge av at (1) dette dokumentet er lagt til grunn, eller for disses pålitelighet, nøyaktighet, fullstendighet eller rettidighet eller (2) for andre skriftlige eller muntlige opplysninger som LPC har stilt til rådighet i forbindelse med dette eller (3) data som slike opplysninger genererer.

LeasePlan

LeasePlan Norge AS
Brynsengveien 10, 0667 Oslo
Postboks 6019 Etterstad,
0601 Oslo
firmapost@leaseplan.no

leaseplan.no