



LeasePlan

Novo procedimento
de testes de emissões
poluentes (WLTP)

O que significa para os gestores de frota?

As emissões de CO₂ provenientes do tubo de escape de um veículo a motor têm sido um tema muito discutido desde que o aquecimento global se tornou numa das mais relevantes preocupações, e a indústria automóvel tem trabalhado cada vez mais para alcançar ambiciosos objetivos de redução de CO₂ desde os anos 90. Na LeasePlan, estamos fortemente comprometidos com a sustentabilidade e aplaudimos iniciativas que encorajem toda a indústria – desde os fabricantes aos gestores de negócio e de frota – a preservar o nosso planeta.

Tendo em conta os progressivos avanços tecnológicos e as mudanças das condições de condução, começou a ser notório que o procedimento de testes que mede as emissões de CO₂ precisava de ser redesenhado.

A necessidade de testes mais realistas ficou mais evidente durante o escândalo “Dieselgate”, quando investigações independentes revelaram que alguns veículos são significativamente mais poluentes na realidade do que os testes nos sugeriam. A partir de setembro de 2017, foram introduzidas novas leis para assegurar que os veículos são submetidos a um procedimento de testes mais realista, designado WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*).

What's next?

O que acontecerá perante a mudança nos testes de emissões e que impacto terá esta nova legislação na gestão de frotas? **Preparámos este *white paper* para ajudá-lo a encontrar algumas respostas.**

O transporte rodoviário contribui com 1/5 das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) – o principal gás com efeito de estufa¹ – na Europa. Como consequência, a indústria automóvel tem vindo a esforçar-se para alcançar reduções ambiciosas de CO₂ desde a assinatura

do Protocolo de Kyoto na década de 90. A nível Europeu, aos produtores de automóveis foi-lhes imposta uma média de 130 g CO₂/km por veículos de passageiros até 2015 e uma média de 175 g CO₂/km para veículos comerciais. Estes objetivos foram alcançados

com sucesso antes do prazo determinado. Novos objetivos foram então formulados: até 2021, a média de emissões de CO₂ por veículos de passageiros não deverá ultrapassar os 95 g/km e até 2020 as emissões de veículos comerciais não deverão ultrapassar 147 g/km².

Mas como são medidas estas emissões?





O nível de emissões poluentes de novos veículos é indicado no certificado de conformidade:

COC

Certificate of Conformity

Um documento que todos os veículos têm obrigatoriamente antes de serem colocados à venda no mercado.

Até setembro de 2017, a maior parte das informações disponibilizadas no COC, como as emissões de CO₂ e de outros poluentes, mas também os consumos de combustível/eletricidade e o intervalo da potência, eram obtidas em laboratório através de um ciclo de testes designado por Novo Ciclo Europeu de Condução (*New European Driving Cycle - NEDC*), originalmente desenhado na década de 80. Contudo, o NEDC não reflete as condições de condução ou a tecnologia dos veículos da atualidade. Cálculos independentes revelaram que os resultados do NEDC deturpavam aqueles que são os verdadeiros níveis

de emissões, mostrando geralmente médias de emissões significativamente mais baixas comparativamente às produzidas na realidade. Esta descoberta abalou a confiança dos consumidores e colocou em risco a reputação da indústria automóvel. Deste modo, as Nações Unidas (ONU) criaram um grupo de trabalho especializado para conceber um procedimento de testes mais realista. O resultado foi a criação do Procedimento de Teste Global Harmonizado para Veículos Ligeiros (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure - WLTP*).

NOTA O WLTP entrou em vigor em 2017. No entanto, o objetivo associado ao NEDC pode ser utilizado até 2020. Durante o período de transição está a ser aplicada uma correlação entre o NEDC/WLTP³.



O que existe de novo

Existem muitas diferenças entre o WLTP e o NEDC⁴. Para tornar os testes mais realistas, o WLTP tem mais ciclos de teste (4 em vez de 2), com maior duração (30 em vez de 20 minutos) e com cobertura de uma maior distância (23 em vez de 11 km). Adicionalmente, a velocidade média do teste é maior (46 em vez de 34 km/h) tal como o máximo de velocidade atingida (131 em vez de 121 km/h). O WLTP está mais em linha com o atual estilo de condução, sendo que os testes também incluem mais momentos de forte e frequente aceleração e desaceleração, tendo em conta a resistência dos pneus e a vasta escolha de opções para veículos – por outras palavras, **cada nível e conjunto de opções está associado a um valor de CO₂ diferente.**

Além dos testes de laboratório, a União Europeia (UE) introduziu um procedimento de testes adicional designado por **Emissões em Contexto Real de Condução** (*Real Driving Emissions – RDE*), que faz a medição de poluentes emitidos pelos veículos quando conduzidos em estrada⁵. O RDE assegura que os veículos têm de facto baixas emissões em condições de estrada. O RDE valida os resultados de laboratório para assegurar que os veículos têm uma baixa emissão de poluentes no mundo real tanto quanto em laboratório. A Europa é a primeira região no mundo a introduzir um teste de estrada deste género, representando este um importante passo relativamente aos testes das emissões de veículos.



Então, o que o WLTP significa na prática?

O WLTP é um conjunto de testes mais rigorosos que o NEDC, tendendo a registar uma **média dos níveis de emissões de CO₂ mais elevada e a potência mais reduzida**⁶, ainda que isto dependa obviamente do veículo em questão.

Os resultados do WLTP **aproximam-se mais da realidade** e oferecem, aos consumidores e aos proprietários de frota, uma noção mais exata dos consumos de combustível/eletricidade e das emissões de CO₂.

CICLO DE TESTE



CICLO DE DISTÂNCIA



VELOCIDADE MÉDIA



INFLUÊNCIA DE EQUIPAMENTO OPCIONAL



TESTE DE TEMPERATURA



CICLO DE TEMPO



FASES DE CONDUÇÃO



VELOCIDADE MÁXIMA



MUDANÇAS DE VELOCIDADE





Quando entra em vigor o WLTP?

2018

A partir de 1 de setembro de 2018, **todos os novos veículos** deverão ser registados de acordo com o procedimento WLTP em vez do NEDC.

Será feita uma exceção para os veículos em final de série e a um número limitado de veículos em stock, anteriormente aprovados pelo NEDC, serem vendidos durante o ano e até setembro 2019 (regulação de stock residual).

2017

Desde 1 de setembro de 2017 que o procedimento WLTP se aplica oficialmente a **novos modelos/motores de veículos**; ou seja, modelos de veículos que são lançados no mercado pela primeira vez.

2019

Após 1 de setembro de 2019, o procedimento WLTP será obrigatório para todos os modelos de veículos (a regulação para stock residual ficará sem efeito).

A partir de 1 janeiro, todos os concessionários deverão mostrar os valores de CO₂ segundo o WLTP apenas para não confundir os consumidores.



Onde é aplicado o WLTP?

O WLTP foi desenvolvido para uso em testes em diferentes regiões do mundo de modo a tornar possível a comparação de emissões de CO₂ e poluentes, e também os valores de consumo de combustível à escala mundial. No entanto, ainda que o WLTP vá ter uma base global comum, a UE e outras regiões irão aplicar os testes de diferentes formas dependendo das suas leis de tráfego e das suas necessidades.

Em 2017, o WLTP terá entrado em vigor na UE e em 10 outros países, nomeadamente Austrália, China, Índia, Japão, Noruega, República da Coreia, Moldávia, Rússia, África do Sul e Turquia.



Qual será o impacto do WLTP na gestão de frota?

Política de frota

01.

02.

Reporte da pegada de carbono (CO₂)

Tributação do veículo

03.

Política de frota

Para reduzir a pegada de carbono e, inclusivamente poupar no custo dos combustíveis, muitas empresas incluem o limite de emissões de CO₂ para novos veículos nas políticas de frota, sendo que aos condutores em regimes de *renting* não lhes é permitido pedirem veículos com emissões de CO₂ que excedam o limite estipulado. Os limites das políticas de frota atuais têm sido baseados das declarações de níveis de CO₂ do fabricante, medidos de acordo com o NEDC.

Uma vez que o WLTP é mais rigoroso e regista níveis de CO₂ geralmente mais elevados, isto pode representar que vários modelos não estarão mais dentro dos limites atuais. Por exemplo, de acordo com o NEDC um determinado modelo de veículo pode apresentar uma emissão de 118 g CO₂/km, mas de acordo com o WLTP, o mesmo veículo pode apresentar uma emissão

de 126 g CO₂/km. Com base numa política com um limite de 120 g CO₂/km, os condutores não poderão pedir esse veículo como veículo da empresa.

A questão-chave para os gestores de frota é, obviamente, onde fixar um limite que seja ambicioso, mas também realista. Atualmente, existem poucos valores WLTP disponíveis, portanto ainda é cedo para compreender quais serão os limites mais realistas.

De facto, demorará até setembro de 2018 até todos os novos veículos terem valores WLTP, e provavelmente os governos não irão proceder a modificações na tributação de veículos antes de 2019. Portanto, recomendamos aos gestores de frota que aguardem para efetivar a atualização aos seus limites de CO₂ depois de existir noção objetiva sobre o impacto do WLTP.





Reporte da pegada de carbono (CO₂)

Como parte da Responsabilidade Social Corporativa (*Corporate Social Responsibility – CSR*) e/ou políticas sustentáveis, um número crescente de empresas publicou detalhes sobre a sua pegada de carbono, por exemplo, no seu relatório anual. Uma das formas de calcular a pegada de carbono é com base no consumo de combustível atual do veículo. Neste caso, o WLTP não terá impacto, uma vez que a atual performance e consumo do veículo permanecerá inalterada.

Porém, outra forma de calcular a pegada de carbono da frota é multiplicar o fator de emissão de CO₂ reportado (g CO₂/km) pela quilometragem de cada veículo. Neste caso, se os valores WLTP de CO₂ forem superiores comparativamente aos valores

NEDC usados até então, isto resultará no aumento teórico do tamanho da pegada de carbono – ainda que de facto não tenha existido qualquer alteração às características do veículo. Desta forma, o novo procedimento de testes pode distorcer as estatísticas de emissões de CO₂ da empresa e pode, inclusive, resultar num incumprimento dos objetivos ambientais, caso estes não sejam reajustados.

Para maior nível de transparência, enquanto existirem valores NEDC e valores WLTP, será útil converter os valores WLTP em NEDC (por exemplo, usando da ferramenta CO₂MPAS da UE). No caso de a pegada de carbono ser reportada com base em valores WLTP, recomendamos configurar novos parâmetros que correspondam à redução de CO₂ pretendida.



Tributação do veículo

Em muitos países, a tributação relativa a veículos (registo automóvel, imposto automóvel) está, de alguma forma, ligada aos níveis de emissões de CO₂. Portanto, se o WLTP resulta em níveis de emissão de CO₂ superiores, o valor das tributações para o mesmo veículo irá aumentar tornando-se mais dispendioso ainda que a sua performance não tenha sofrido alterações.

A Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis é da opinião de que o novo procedimento WLTP não deveria impactar negativamente os consumidores e está a apelar aos governos nacionais que assegurem que a transição para WLTP não aumente a tributação aos veículos⁷. Os governos irão provavelmente aproveitar o período de transição para compreender o seu impacto e não deverão tomar medidas antes de 2019.

Conclusão

É evidente que o WLTP não afeta somente os fabricantes automóveis, mas também as empresas, os condutores em regimes de *renting* e talvez, em última instância, os próprios consumidores. Com base na informação partilhada, os gestores de frota podem preparar-se para mudanças no curto e longo prazo provenientes de novas metodologias de teste de emissões poluentes, incluindo a reavaliação das suas políticas de frota, e informando os condutores e outros stakeholders sobre as potenciais implicações.

Para mais informações, contacte o seu Gestor de Conta.



Referências

¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles_en

https://ec.europa.eu/clima/news/co2-emissions-new-cars-and-vans-continue-fall_en

² https://jrcstu.github.io/co2mpas/Presentations/20161124_Correlation_process.pdf

³ <http://wltpfacts.eu/>

⁴ <http://www.caremissionstestingfacts.eu/rde-real-driving-emissions-test>

⁵ <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/impact-wltp-official-fuel-consumption-and-electric-range-plug-hybrid-electric-vehicles-europe>

⁶ <http://www.acea.be/press-releases/article/governments-should-address-negative-tax-impact-of-new-car-emissions-test>

Este material foi aprovado exclusivamente por, e é de responsabilidade da LeasePlan Corporation N.V. ("LPC") com base nas fontes aqui listadas e informações facultadas pela LPC. A LPC não faz nenhuma declaração ou garantia (expressa ou implícita) de qualquer natureza, nem aceita qualquer responsabilidade ou obrigação de qualquer tipo, com relação à exatidão ou integridade de qualquer informação ou opinião contida neste material. As informações contidas neste documento são derivadas de fontes que não foram verificadas independentemente. A LPC não se compromete e não tem qualquer obrigação de fornecer ao destinatário acesso a qualquer informação adicional ou atualizar este documento ou corrigir imprecisões que se possam

tornar evidentes e reserva-se o direito de, a qualquer momento e em qualquer aspeto, alterar ou pôr termo à informações aqui descritas. Exceto no caso de falsas declarações fraudulentas, nem a LPC nem qualquer de suas afiliadas, conselheiras ou representantes terão qualquer responsabilidade por quaisquer direitos diretos, indiretos, consequentes ou outras perdas ou danos, incluindo lucros cessantes incorridos por uma pessoa ou por terceiros que possam surgir qualquer confiança em (1) neste documento ou pela sua confiabilidade, exatidão, integridade ou oportunidade ou (2) por qualquer outra informação escrita ou oral disponibilizada pela LPC em conexão com este tema (3) quaisquer dados que qualquer informação desse tipo gere.

LeasePlan

LeasePlan em Portugal

Lisboa

Lagoas Park, Edifício 6
2740-244 Porto Salvo Lisboa

Porto

Edifício Burgo Av. da Boavista,1837 7.º andar - Sala 7.1
4100-133 Porto

leaseplan.pt