

WLTP testmethode

Vanaf 1 september 2017 is een nieuwe testmethode van kracht om de CO₂-uitstoot voor nieuwe auto's vast te stellen. Dit heeft onder andere gevolgen voor de berekening van het VAA en de fiscale aftrekbaarheid.

Waarom is er een nieuwe test?

De huidige testmethode voor de vaststelling van de CO₂-uitstoot (de NEDC testmethode) kent tekortkomingen, waardoor de CO₂-uitstoot in de praktijk vaak hoger uitkomt dan de in de test gemeten uitstoot. Per september 2017 is daarom een nieuwe testmethode ingevoerd. Dat is de Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures, afgekort als WLTP. Deze nieuwe testmethode doet meer recht aan het werkelijke brandstofverbruik dan de oude methode. Dat komt bijvoorbeeld doordat er gewerkt wordt met een test over een langere tijd, meer niet-stadsverkeerritten, een hogere topsnelheid en het mee laten tellen van opties.

Een van de belangrijkste doelstellingen van de WLTP-procedure is laboratoriumtestresultaten afgeven die een weerspiegeling zijn van realistisch voertuiggebruik, op basis van de huidige voertuigtechnologie. Gezien het belang van CO₂-doelstellingen voor de economische prestaties van voertuigfabrikanten over de hele wereld, is het doel van de WLTP ook harmonisatie van testprocedures op wereldniveau, om gelijke randvoorwaarden op de markt te creëren.

Wat houdt de WLTP test in?

Terwijl de NEDC de testwaarden vaststelt op basis van een theoretisch rijprofiel, is de WLTP-cyclus ontwikkeld met behulp van realistische rijgegevens, die werden verzameld in de hele wereld. De WLTP geeft daardoor veel beter het werkelijke verbruik van auto's weer. De WLTP-rijcyclus is verdeeld in vier delen met verschillende gemiddelde snelheden: laag, gemiddeld, snel en zeer snel. Elk deel omvat een variatie aan rijfasen, stops, acceleraties en remacties. Van elk bepaald type auto, wordt elke aandrijflijn (motor- en versnellingsbakcombinatie) getest, met een WLTP-uitkomst voor de auto in zijn lichtste versie (de meest zuinige) en zwaarste versie (minst zuinige)



	NEDC	WLTP
Aantal testcycli	1	Max. 4
Cyclustijd	20 minuten	30 minuten
Cyclusafstand	11 km	23,25 km
Rijfases	2 66% in de stad, 34% buiten de stad	4 52% in de stad, 48% buiten de stad
Gemiddelde snelheid	34 km/u	46,5 km/u
Hoogste snelheid	120 km/u	131 km/u
Gevolgen van opties	Nee	Ja
Schakelen	Constant	Variabel
Testtemperatuur	Tussen 20-30°C	Constant op 23°C

De eerste testresultaten geven aan dat er gemiddeld een 7 gram hogere CO2 uitstoot is in de vergelijking WLTP versus NEDC. (bron: International Council on Clean Transportation).

De resultaten van de WLTP-test zijn representatief voor gemiddelde gebruiksomstandigheden. In werkelijkheid zijn het verbruik en de CO2-uitstoot van een voertuig afhankelijk van een aantal factoren, die niet een-op-een na te bootsen zijn in de WLTP-laboratoriumtests. Een belangrijke factor hierbij is verschil in rijstijl. Dit wil zeggen dat als twee bestuurders precies hetzelfde voertuig besturen onder precies dezelfde omstandigheden in het echte verkeer, dit onvermijdelijk zal leiden tot verschillende waarden door bijvoorbeeld individueel optrek- en remgedrag.

De EU-Commissie zal naast de WLTP ook de RDE (Real Driving Emissions, uitstoot onder reële rijomstandigheden) handhaven als aanvullende typegoedkeuringsvereiste voor de EU6d-emissieverordening. In tegenstelling tot de NEDC en de WLTP meten de RDE-tests verontreinigende stoffen, zoals NOX, terwijl de voertuigen op de weg rijden. Zo kan met de RDE-tests worden bevestigd of de resultaten van de laboratoriumtests representatief zijn voor de normale gebruiksomstandigheden.

Wanneer wordt de WLTP-test geïmplementeerd?

De nieuwe WLTP-methode is verplicht per 1 september 2017 voor auto's met een nieuwe typegoedkeuring. Bestaande modellen met de huidige NEDC-typegoedkeuring hoeven vanaf september nog niet opnieuw te worden getest. Een jaar later wordt de nieuwe testmethode verplicht voor alle nieuw verkochte modellen met uitzondering van uitlopende series. Met ingang van 1 september 2019 moeten alle nieuw verkochte voertuigen beschikken over een CO2-waarde, vastgesteld conform de WLTP.

Wat zijn de gevolgen van de WLTP-test?

Vanaf 1 september 2018 moeten alle nieuwe voertuigen getest worden volgens de nieuwe WLTP-testcyclus. De WLTP-testcyclus komt in de plaats van de nu geldende NEDC-test. Samenvattend kunnen we stellen dat de nieuwe testmethode realistischer en strenger is dan de NEDC-standaard. Dit zal resulteren in een hoger brandstofverbruik en een hogere CO₂ -uitstoot.

- **Gevolgen wagenparkbeleid**

Wanneer u in uw autoregeling de CO₂-uitstoot als criterium gebruikt, heeft dat direct gevolgen voor de autokeuze. Doordat minder auto's zullen voldoen aan dit criterium, wordt de uiteindelijke keuze voor uw medewerker beperkter. Omdat nog niet duidelijk is welke modellen / uitvoeringen straks wel voldoen, kan hier nog geen concreet advies over gegeven worden. Wij denken dat het verstandig om dit al te bespreken met de betrokken afdelingen in uw organisatie. Zo kunnen aanpassingen aan uw autoregeling tijdig voorbereid worden.

- **Bestellen nieuwe auto's**

Er kunnen meerdere afwegingen gemaakt worden met betrekking tot het bestellen van nieuwe voertuigen. Is het verstandig om bestellingen naar voren te halen? Is het verstandig om auto's langer door te laten rijden? Dat is onder andere afhankelijk van de samenstelling van uw wagenpark. Als u van plan bent om auto's te gaan bestellen, adviseren wij u zeer om goed na te gaan wat de daadwerkelijke prijs wordt van deze specifieke bestelling. Dit kan namelijk substantiële gevolgen hebben voor zowel het leasetarief als de fiscale waarde. Natuurlijk kan uw accountmanager u behulpzaam zijn bij het verkrijgen van de juiste en relevante informatie.

- **Welke landen gaan de WLTP invoeren?**

De WLTP wordt geïmplementeerd door alle VN-ECE-leden (de 28 EU-landen en Noorwegen, IJsland, Zwitserland/Liechtenstein, Turkije en Israël). Andere landen die de WLTP-overeenkomst hebben ondertekend, zoals China, Japan, Zuid-Korea, Rusland, India en de Verenigde Staten, bevinden zich momenteel in een monitorende positie en hebben nog geen tijdschema voor de implementatie medegedeeld.

- **Hoe zit het met de CO₂?**

Sommige fabrikanten vermelden nu al de WLTP-waarden. Zoals te verwachten was, stijgen de CO₂-gehalten. Volgens de gegevens waarover J&T Autolease vandaag beschikt, nemen de CO₂-waarden gemiddeld met 30 gram toe, met een afwijkingmarge van ± 5 % ten opzichte van de NEDC-test. Die cijfers gelden zowel voor de kleine als voor de grotere automodellen. De fiscale regeling van heel wat landen blijft echter gefocust op de CO₂-uitstoot. In België bijvoorbeeld zijn de fiscale aftrekbaarheid en de berekening van het Voordeel Alle Aard (VAA) gebaseerd op de CO₂-emissie.

Momenteel blijven de NEDC-waarden de referentie, in afwachting van de resultaten van een onderzoek dat het kabinet van de federale minister van Financiën, Johan Van Overtveldt, op vraag van de Ministerraad moet voeren. In ieder geval is J&T Autolease zeer actief binnen Renta, de federatie van voertuigenverhuurders, om te pleiten voor een behoud van de NEDC-waarden tot 2020. Zo kunnen de bedrijven en hun bestuurders de kosten onder controle houden zonder halsoverkop een 'downgrading' door te voeren waar niemand bij gebaat zou zijn!

- **Bevestigd: NEDC 2.0 tot 2020**

Op 28/05/2018 bevestigde federaal minister financiën Johan Van Overtveldt dat "de nieuwe testmethode voor nieuwe voertuigen pas vanaf 2020 in rekening wordt gehouden." Tot dan gelden de NEDC 2.0 waarden, geëxtrapoleerd van de WLTP waarden met een "artificiële" formule. Het probleem is dat deze waarden reeds hoger zijn dan de "gewone" NEDC-waarden die we tot nog toe kenden. De minister is hiervan op de hoogte en wil "in ieder geval een verhoging van de factuur vermijden". Op welke manier dat zal gebeuren is echter nog niet bekend.

Ga voor meer informatie naar www.helderoveruitstoot.be

