

Ny brændstofnorm kan betyde, at bilpolitikken skal til eftersyn

Fra NEDC til WLTP

I EU har vi i dag nogle gældende metoder for måling af, hvor langt en bil kører på literen, i daglig tale NEDC (New European Driving Cycle), som ikke i praksis stemmer overens med det reelle forbrug, bilister oplever i dagligdagen. Ofte vil bilisters kørselsmønster og kørestil være temmelig anderledes end det, der ligger bag den testprocedure, som de nuværende brændstofnormer er baseret på. Bykørsel og motorvejskørsel giver et højt brændstofforbrug, hvorimod landevejskørsel giver et lavere. Desuden spiller vejrlig, temperatur og terræn også ind.

For i højere grad at afspejle virkeligheden og give forbrugere et mere realistisk billede af brændstofforbruget, har man i EU vedtaget nye typegodkendte testprocedurer. De har fået navnet World Harmonized Light Vehicle Test Procedure og kortes WLTP. WLTP er et juridisk bindende certificeringskrav, som gælder for alle producenter.

Mere dagligdags relevans

Fælles for nuværende NEDC-normer og kommende WLTP-normer er, at der er tale om standardiserede testforløb, som skal sikre sammenlignelige resultater for alle biler. Den nye WLTP testmetode kommer i højere grad til at afspejle kørselsmønsteret ved virkelig kørsel og giver derfor et mere retvisende billede af bilens reelle brændstofforbrug og CO₂-emission.

Herunder er de væsentligste forskelle mellem den nuværende testprocedure NEDC og den kommende WLTP:

	NEDC	WLTP
Antal testcyklusser	1	op til 4
Cyklustid	20 minutter	30 minutter
Cyklusafstand	11 Kilometer	23,25 Kilometer
Kørefaser	2	4 (mere ikke-bymæssig brug)
Gennemsnitshastighed	34 km/t	46,5 km/t
Højeste hastighed	120 km/t	131 km/t
Effekt af ekstraudstyr	Ingen	Ja
Gear skift	Fast	Variabel
Testtemperatur	Mellem 20 og 30 °C	23 °C

Hvad kommer det konkret til at betyde?

Overgangen til WLTP vil have indvirkning på den grønne ejerafgift, som fastsættes ud fra et køretøjs brændstofnorm samt det estimerede brændstofforbrug, der beregnes på basis af gældende brændstofpriser, antal kilometer i leasingkontrakten og normtallet, som i fremtiden vil være baseret på WLTP-metoden. Herudover vil overgangen influere beskatningsgrundlaget, idet der i fastsættelse af beskatningsgrundlaget indgår grøn ejerafgift.

Usikkerhederne omkring, hvordan og i hvor stort et omfang de nye normer kommer til at påvirke CO₂, grønne afgifter, beskatningsgrundlag og estimerede brændstofomkostninger er endnu for store til at komme med konkrete svar og eksempler. Men én ting er sikker: Testbetingelserne bliver med WLTP mere realistiske, hvilket betyder, at man på tryk kan forvente højere værdier for brændstofforbrug og CO₂. Det får dog ikke nogen negativ indvirkning på det reelle brændstofforbrug – afstanden mellem det teoretiske og det faktiske brændstofforbrug bliver blot mindre.

Da vi rådgiver ud fra "TCO-princippet" (Total Cost of Ownership), hvor et estimeret brændstofforbrug som tidligere anført indgår i tilbuddet, som en beløbsgrænse eller CO₂-grænse i vores kunders bilpolitikker, anbefaler vi, at der tages en dialog omkring eventuel effekt i forhold til virksomhedens nuværende grænser for bilers CO₂ udledning/beløbsgrænser og eventuelle bilpolitik.

Så snart officielle data fra bilproducenterne er tilgængelige, bliver det muligt at analysere den nøjagtige påvirkning af CO₂ og brændstofniveauer. **Hvis du har spørgsmål vedrørende nuværende NEDC-normer eller nye WLTP-normer, foreslår vi, at du tager en snak med din Key Account Manager.**

Let's drive together
Har du brug for mere information, eller har du spørgsmål?

Læs mere på:
[Færdselsstyrelsen](#) eller
[WLTPfacts](#)