

De transitie van NEDC naar WLTP

Er komt bijna dagelijks wel een nieuwsbericht voorbij over de Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP). De nieuwe meetmethode om CO₂ uitstoot van personenauto's te bepalen. Net als u volgen wij deze berichtgeving vol belangstelling. Wij zijn geïnteresseerd in de gevolgen voor ons als data- en softwareleverancier, maar ook naar de gevolgen voor onze klanten wat betreft het offreren en calculeren. We hebben onze bevindingen voor u op een rijtje gezet.

Inleiding

Er is momenteel een transitie gaande naar een nieuwe meetmethode voor de CO₂ uitstoot van personenauto's. De CO₂ uitstoot is met name bepalend voor de aanschafbelasting, de BPM. De methodiek New European Driving Cycle (NEDC), gebaseerd op theoretische rijomstandigheden uit de jaren '80, wordt als achterhaald beschouwd en wordt vervangen door een nieuwe methodiek genaamd Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP).

WLTP is ook een laboratoriumtest, maar gebaseerd op realistische rijomstandigheden. Er worden verschillende snelheden gemeten waarbij een variatie aan rijfasen, stops, acceleraties en remacties worden toegepast. Naar verwachting zal de CO₂ uitstoot, getest met WLTP, gemiddeld 10 tot 20 procent hoger liggen dan met NEDC. Naast de minimale en maximale CO₂ uitstoot per modelfamilie kijkt de WLTP methodiek naar de effecten van gewicht, luchtweerstand en bandenmaat om CO₂ uitstoot te bepalen. Aangezien opties ook invloed kunnen hebben op het gewicht en/of de luchtweerstand van een auto worden deze ook meegenomen in de WLTP methodiek. Dit zou dus inhouden dat er BPM op CO₂ verhogende opties vastgesteld gaat worden.

Probleem- en vraagstelling

De introductie van WLTP heeft gevolgen voor het calculeren en offreren. Doordat de effecten van gewicht, luchtweerstand en bandenmaat worden meegenomen in de berekening wordt het lastiger om te offreren en in sommige gevallen zelfs onmogelijk.

Van iedere modelfamilie wordt elke aandrijflijn (motor- en versnellingsbakcombinatie) getest. Dit levert twee uitkomsten op: de meest zuinige en de minste zuinige versie. Echter, tussen deze twee uitkomsten zijn soms nog wel duizenden andere uitkomsten mogelijk. Een grotere bandenmaat zorgt bijvoorbeeld voor een hogere CO₂ uitstoot, maar ook gewichtsverhogende opties, zoals een panoramadak of elektrische stoelen kunnen leiden tot een andere, hogere CO₂ uitstoot. Bovendien is het niet mogelijk om de waarde van CO₂ verhogende opties simpelweg bij elkaar op te tellen.

Bijvoorbeeld:

Pakket A heeft een bepaalde CO₂ waarde en pakket B heeft een bepaalde CO₂ waarde. Het is mogelijk dat de inhoud van beide pakketten gedeeltelijk overlapt. Pakket B kan los gekozen worden, maar ook als uitbreiding op pakket A. Wanneer beide pakketten gekozen worden, is het door de overlap in de inhoud, niet mogelijk om de CO₂ waarde eenvoudigweg bij elkaar op te tellen. In plaats van daarvan is er dus een nieuwe, derde CO₂ waarde.

Dit geeft precies de complexiteit weer van de introductie van WLTP en de moeilijkheid wat betreft calculeren. De CO₂ uitstoot is pas vast te stellen wanneer het voertuig van de band rolt. Dit alles doet ons afvragen hoe leasemaatschappijen na de introductie van WLTP kunnen calculeren en offreren.

Tijdslijn

De eerstvolgende deadline is 1 september 2018. Vanaf dat moment geldt dat alle nieuw verkochte auto's voorzien moeten zijn van een WLTP waarde. Tot die tijd mogen er in prijslijsten twee waarden gecommuniceerd worden: NEDC en NEDC 2.0. Via een speciale

terugrekenmethode worden WLTP waarden teruggerekend naar NEDC-waarden. Deze nieuwe NEDC waarden worden NEDC 2.0 genoemd. Vanaf 1 september 2018 mogen enkel nog de NEDC 2.0 waarden gecommuniceerd worden.

Met ingang van 1 januari 2019 moet WLTP toegepast zijn op alle auto's en worden WLTP waarden gecommuniceerd. Er is echter op dit moment geen BPM-tabel beschikbaar gebaseerd op WLTP en het is onzeker wanneer deze gaat komen.

Begin maart heeft het Ministerie van Financiën aangegeven dat er op dit moment onvoldoende betrouwbare data beschikbaar om een budgetneutrale BPM-tabel te maken. Na de zomer van 2018 wordt er meer duidelijkheid verwacht. Totdat de nieuwe BPM-tabel beschikbaar is, wordt er teruggerekend naar NEDC 2.0.

Resultaat

Er is bij diverse importeurs geïnformeerd naar WLTP, de wijze waarop zij hiermee om zullen gaan en – belangrijker nog – hoe zij het mogelijk gaan maken om straks te kunnen calculeren. Zie tabel 1.

Bij merken die een groot aantal opties aanbieden, is de complexiteit groter, omdat het aantal mogelijke variaties toeneemt. Dit geldt bijvoorbeeld voor Audi, BMW, Landrover, Mercedes, Seat, Skoda en Volkswagen. De complexiteit bij merken met een minder uitgebreid scala aan opties is minder groot. Dit zijn met name de Aziatische merken, zoals Hyundai, Kia, Suzuki, Toyota en Honda.

Echter, er is tot op heden niet één importeur in staat concreet antwoord te geven op de vraag hoe er straks gecalculeerd kan en gaat worden. Er wordt door een beperkt aantal importeurs gesproken over 'webservices' zoals online calculators of configurators, maar (technische) details en informatie over eventuele koppelingen ontbreken nog.

Uit de meeste reacties van de importeurs blijkt dat men op dit moment voornamelijk bezig is om alle modelfamilies getest te krijgen. Tot 1 januari 2019 blijft WLTP teruggerekend worden naar NEDC 2.0, dus tot die tijd 'zit men goed'. Wat er daarna staat te gebeuren is nog onduidelijk.

Behalve importeurs is er ook contact gezocht met andere dataleveranciers. Er is contact geweest met Autodisk en RDC en er is contact gezocht met JATO. Autodisk is, net als wij, vooral nog aan het informeren en oriënteren. RDC is bezig met de ontwikkeling van een "Call Solution" waarmee de WLTP gegevens van een optie direct bij de fabrikant op worden gevraagd. Een derde van de fabrikanten is op dit moment bereid om met RDC samen te werken. Een derde is nog niet zover en een derde – met name de Aziatische merken – heeft besloten om hier niet mee te gaan werken. Er is nog geen antwoord ontvangen van JATO.

Conclusie

Het is op dit moment nog niet mogelijk om ons pakket en het autobestand voor te bereiden op eventuele, noodzakelijke veranderingen. Enerzijds kunnen fabrikanten en importeurs nog onvoldoende informatie aanleveren over de gevolgen van WLTP en de wijze waarop het mogelijk gaat zijn om te calculeren en offreren. Anderzijds brengt het ontbreken van een nieuwe BPM-tabel, gebaseerd op WLTP, onzekerheid met zich mee. Zo lang deze tabel er niet is, blijft er gecalculeerd worden met de teruggerekende NEDC 2.0 waarden en wordt er geen BPM gerekend op opties.

Wij vermoeden dat de overstap naar WLTP op 1 januari 2019 niet haalbaar is en tot een nader te bepalen moment uitgesteld zal worden. We houden u op de hoogte van de ontwikkelingen en zullen u tussentijds via de wekelijkse autobrief informeren over eventuele wijzigingen in prijslijsten.

Tabel 1

Importeur	Standpunt
Alfa / Fiat / Jeep	Er wordt al een tijd over gesproken intern, maar er nog te veel onduidelijkheid. Men wacht op informatie van de fabrikant.
Audi	Audi is nog niet zover dat zij kunnen aangeven hoe WLTP straks vorm gaat krijgen en hoe hierover gecommuniceerd gaat worden na 1 januari 2019. Ze houden zich nu voornamelijk vast aan NEDC 2.0. Dat gaat nog tot het einde van het jaar gebruikt worden.
BMW / Mini	Tot 1 januari 2019 worden er geen wijzigingen verwacht in de prijslijsten. Er wordt omgerekend naar NEDC 2.0 en er wordt een bandentabel gehanteerd met hierin aangepaste CO2 waarden. Dat is nu ook al het geval. BMW verwacht te gaan werken met een 'webservice' waarom dataleveranciers gegevens kunnen opvragen inzake een specifieke configuratie. Daarnaast is dataleverancier JATO bezig met een WLTP configurator. <i>Geïnformeerd naar specificaties omtrent deze webservice, maar hierover is nog geen informatie.</i>
Citroën / DS / Peugeot	Er komt een interne calculator om CO2 waarden uit te rekenen. Voor sommige modellen, zoals de 108 is dit relatief eenvoudig, maar voor een meer luxe auto zoals de DS7 wordt dit een stuk complexer. Het is nog niet duidelijk of en welke oplossing er komt voor externe dataleveranciers. Indien mogelijk blijven de gebruikelijke prijslijsten gehanteerd worden, waarbij er meer gewerkt zal worden met samengestelde versies en/of optiepakketten. Echter, ook hier geldt dat er voor een voertuig met meer opties behoefte is aan een calculator.
Honda	Nog geen informatie beschikbaar
Hyundai	Nog geen informatie beschikbaar
Kia	Nog geen informatie beschikbaar
Landrover / Jaguar	Landrover en Jaguar kunnen nog niet zeggen hoe WLTP vorm gaat krijgen in de prijslijsten. Hierover wordt intern nog volop gesproken. Bovendien zijn ze afhankelijk van de fabrikant. Hier is ook nog te veel onduidelijk.
Lexus / Toyota	Nog geen reactie ontvangen
Mercedes / Smart	Tot 01 januari 2019 blijft er teruggerekend worden naar NEDC 2.0 en staat er een BPM-tabel in de prijslijst. Wat er vanaf 1 januari staat te gebeuren is nog onzeker. JATO is bezig met een wereldwijde online configurator. Daimler moet nog gaan onderzoeken hoe het mogelijk is om kleinere partijen toegang te geven tot / informatie te geven over de WLTP database die men momenteel aan het opbouwen is. Er is nog weinig concrete info beschikbaar.
Opel	Prijslijsten worden niet aangepast, maar wellicht dat er 'vanaf prijzen' worden gehanteerd. <i>Gevraagd hoe hier dan mee gecalculeerd kan worden, maar hierop nog geen reactie ontvangen.</i>
Seat	Er moet nog een besluit genomen worden hoe er gecommuniceerd gaat worden. Er is nog niets besloten, dus er kan nog geen informatie gedeeld worden.
Skoda	Nog geen informatie beschikbaar
Volkswagen	Volkswagen is bezig met de ontwikkeling van een 'rekentool'. Als er meer informatie beschikbaar is, ontvangen wij deze of wel direct vanuit de fabriek of via Pon. Meer informatie is er op dit moment nog niet.
Volvo	Volvo gaat aan de slag met een tool die zij intern "Get CO2" noemen. Deze tool maakt het mogelijk om een samenstelling op te voeren, zodat er een CO2 waarde teruggestuurd wordt. Dit wordt mogelijk gemaakt

	middels API. Er wordt gebruik gemaakt van de bestelcode die per voertuig staat vermeld in de onderste rij van de technische gegevens en de optiecodes, zoals deze in de prijslijst staan vermeld. Naar verwachting gaat men hier na de zomer mee aan de slag. Op dit moment is er nog geen technische informatie beschikbaar. JATO spreekt op Europees verband met Volvo; direct met hoofdkantoor.
--	---