

CO₂-emissie van nieuwe voertuigen: achtergronddocument

Laatst bijgewerkt: juni 2020

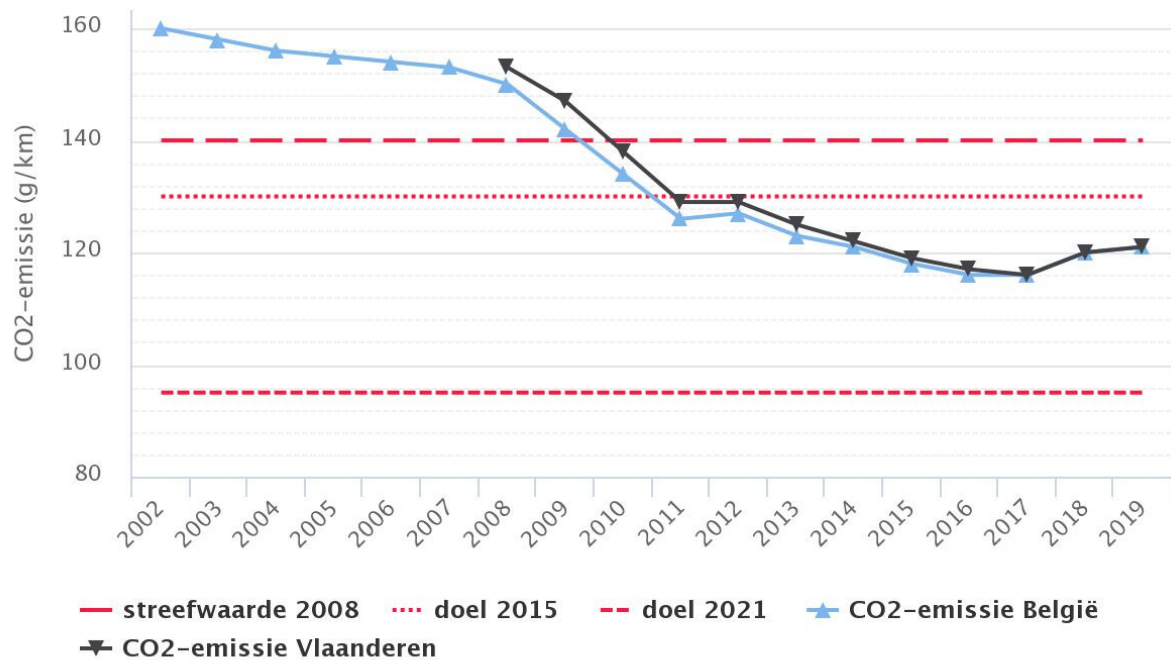
Contactpersoon: Greet De Coster

Bron: ecoscore.be; VITO in opdracht van MIRA

Het wegverkeer heeft een belangrijk aandeel in de uitstoot van broeikasgassen in Vlaanderen. Zowel het personen- als (in iets mindere mate) het goederenvervoer dragen hieraan bij. Het beperken van de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen is een van de maatregelen waardoor de emissie van broeikasgassen kan dalen.

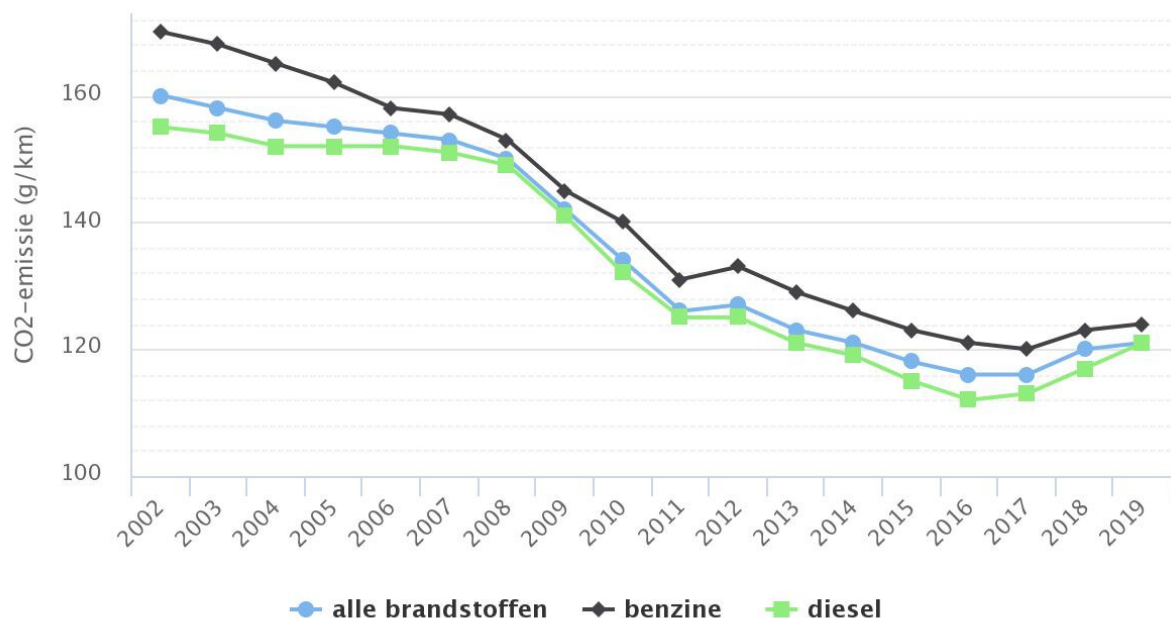
Deze indicator geeft de evolutie van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens en bestelwagens in België en Vlaanderen weer. Daarnaast worden ook de CO₂-emissienormen voor zware vrachtwagens besproken. De gerapporteerde cijfers voor personenwagens zijn afkomstig van de officiële homologatiegegevens van de nieuwe voertuigen die ingeschreven werden bij DIV.

CO₂-emissie van nieuwe personenwagens



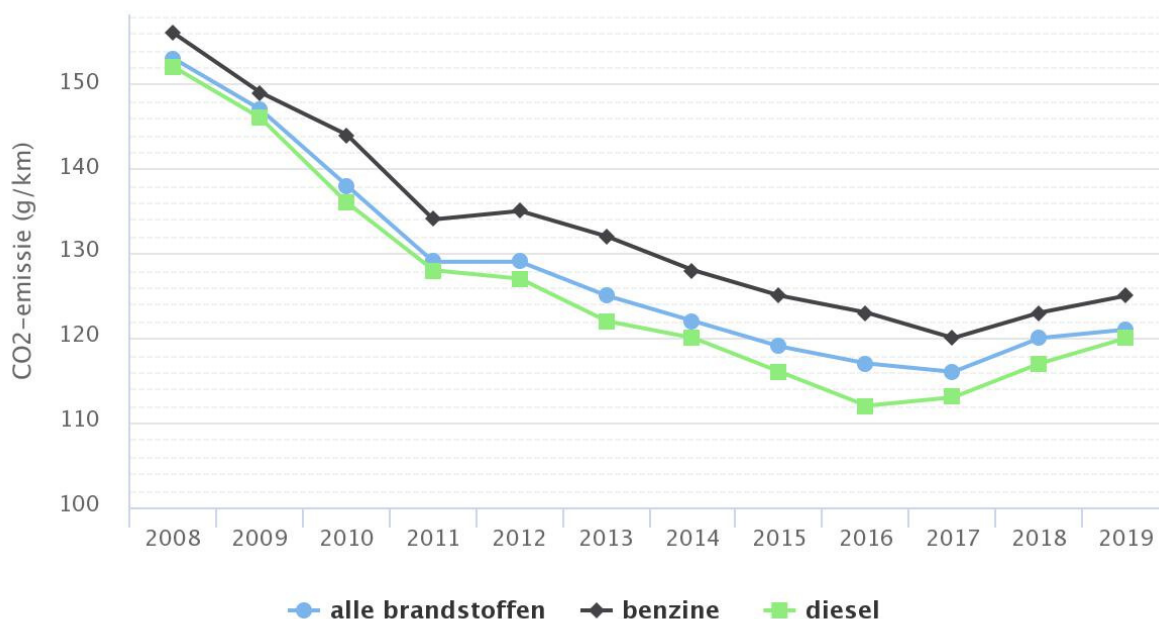
Data met inbegrip van superkredieten.
Bron: *ecoscore.be*; VITO

CO₂-emissie van nieuwe personenwagens per brandstoftype (België)



Data met inbegrip van superkredieten; (plug-in)hybriden inbegrepen bij diesel- en benzine wagens.
Bron: *ecoscore.be*; VITO

CO₂-emissie van nieuwe personenwagens per brandstoftype (Vlaanderen)



Data met inbegrip van superkredieten; (plug-in)hybriden inbegrepen bij diesel- en benzine wagens.
Bron: *ecoscore.be*; VITO

CO₂-uitstoot stijgt na jarenlange daling

Het vrijwillige convenant dat de Europese Commissie in het kader van het Europese klimaatbeleid sloot met de autosector had niet het gewenste resultaat. De CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens daalde in de EU te traag tegen 2008.

Eind 2008 besliste de EU om de grenswaarde in de typegoedkeuring verder te verlagen via wetgeving en dit in twee fases, met een doel 2015 van 130 g/km en een doel 2020 van 95 g/km. Mede onder invloed van de autosector werd het doel van 95 g/km via verordening (EU) Nr. 333/2014 een jaar uitgesteld tot 2021. Ieder afzonderlijk autoconcern moet gemiddeld aan deze limieten voldoen. Wanneer een fabrikant zijn specifieke emissiedoelstelling niet haalt, zal hij een boete moeten betalen. De grootte hiervan is afhankelijk van het verschil tussen de gemiddelde CO₂-emissie en de doelstelling (d.i. de overtollige emissies) en van het aantal nieuwe personenwagens. Vanaf 2019 bedraagt de boete per nieuwe personenwagen 95 EUR per overtollige g CO₂/km. Om de doorbraak van nieuwe technologieën zoals elektrische voertuigen te stimuleren, voorzag het juridisch kader vanaf 2012 superkredieten voor wagens die minder dan 50 g/km uitstoten. In 2012 en 2013 telde zo'n milieuvriendelijke wagen voor 3,5 wagens mee in de berekening van de gemiddelde CO₂-uitstoot per concern. Dit superkrediet daalde van 2,5 in 2014 naar 1,5 in 2015, en naar 1 in 2016. Van 2020 tot 2022 worden er weer superkredieten toegekend. In

2020 worden wagens die minder dan 50 g/km uitstoten als 2 voertuigen geteld. In 2021 en 2022 wordt dit resp. 1,67 en 1,33 voertuigen.

De eerste figuur toont dat er in België in de periode 2008-2011 een scherpere daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens op basis van de waarden uit de typegoedkeuring was dan voordien. Deze werd gevolgd door een lichte stijging in 2012, waarna weer een daling werd ingezet. In 2017 is er weer een stagnering zichtbaar, gevolgd door een stijging vanaf 2018. We gaan hieronder dieper in op de oorzaken van de verschillende tijdssegmenten. In Vlaanderen kende de gemiddelde CO₂-uitstoot een zeer gelijkaardig verloop, dus de bespreking hieronder is in grote lijnen ook van toepassing op de Vlaamse situatie.

Daling van 2008 t.e.m. 2011:

- Het federale fiscale voordeel voor voertuigen die minder dan 115 g/km uitstoten wijzigde in 2007 van een belastingaftrek naar een directe korting bij aankoop: de zogenaamde ecopremie. Vooral het aandeel van nieuwe particuliere wagens met een CO₂-uitstoot lager dan 105 g/km steeg fel, van 3 % in 2008 tot 39 % in 2011. In totaal kreeg in 2011 bijna de helft van alle door particulieren aangekochte wagens een federale korting toegekend.
- De aftrekbaarheid van bedrijfswagens werd vanaf 2008 afhankelijk van de CO₂-uitstoot. In 2010 wijzigde die wetgeving verder in het voordeel van zeer energiezuinige wagens die minder dan 60 g CO₂/km uitstoten. Wagens met een hoge CO₂-uitstoot werden financieel minder interessant.
- De autoconstructeurs volgden en brachten meer voertuigmodellen met lage CO₂-uitstoot op de markt.

In 2010 daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot voor het eerst onder de streefwaarde van 2008 (140 g/km). In 2011 haalde België (als land i.p.v. als autoconcern) gemiddeld reeds het doel van 2015 (130 g/km).

Stagning in 2012:

Beïnvloed door de afschaffing van de federale ecopremie eind 2011, kwam er aan die sterke daling een einde in 2012, ondanks het in voege treden van de superkredieten (zie eerder).

Daling van 2013 t.e.m. 2016:

Voor de verdere daling van 2013 t.e.m. 2016, weliswaar minder snel dan tussen 2008 en 2011, zijn er drie belangrijke redenen:

- De CO₂-uitstoot van gelijkaardige modellen is blijven dalen over de jaren. Dit kwam onder meer door ‘*downsizing*’: steeds meer modellen werden (en worden) met een motor met een kleinere cilinderinhoud en met verbeterde motortechnologie uitgerust, zoals directe injectie voor benzine wagens al dan niet gecombineerd met drukvoeding (turbo). Dit zorgt voor hogere vermogens bij steeds kleiner wordende cilinderinhoud. Het gemiddeld vermogen van nieuwe auto’s is sinds 2013 met 11kW gestegen tot 95kW in 2018, terwijl de gemiddelde cilinderinhoud over dezelfde periode met 100cc is afgenomen tot 1500cc. De nieuwe modellen zijn vaak ook lichter dan hun voorganger, ondanks toevoeging van extra comfort- en veiligheidsitems. Dit neemt niet weg dat het gemiddeld gewicht van nieuwe wagens sinds 2013 bijna niet gewijzigd is, omdat steeds vaker voor een zwaarder model gekozen wordt.
- De federale hervorming van het voordeel alle aard (VAA) voor bedrijfswagens in 2012 werpt zijn vruchten af. Het belastbaar bedrag voor de werknemer werd, naast CO₂-uitstoot, brandstoftype en bouwjaar, ook afhankelijk van de catalogusprijs. Daardoor is er een evolutie naar kleinere, goedkopere modellen.
- De stijgende populariteit van SUV’s. Dit voertuigtype wordt gekenmerkt door een hoger gewicht, minder aerodynamisch koetswerk en grotere banden dan niet-SUV’s van dezelfde grootteorde. Dit maakt dat de CO₂-uitstoot van een SUV hoger is dan van een vergelijkbare niet-SUV. Het aandeel SUV’s in de nieuwe inschrijvingen steeg van 16 % in 2013 tot 27 % in 2016 (zie ook verderop ‘*Stijgende populariteit SUV’s*’). Dit maakt dus dat de daling, die het gevolg is van technologische vooruitgang, wat tegengegaan wordt door een keuze voor minder zuinige voertuigen.

Stagning in 2017:

In 2017 is een stagning van de CO₂-uitstoot merkbaar, die vooral toe te schrijven lijkt aan de sterke ‘ontdieseling’ van de nieuwe inschrijvingen (zie ook verderop ‘*Benzine wagens stoten meer CO₂ uit dan diesel wagens*’). Benzine wagens hebben doorgaans een hogere CO₂-uitstoot dan vergelijkbare diesel wagens. Bij benzine wagens is er wel een daling merkbaar, bij diesel wagens een lichte stijging. Ook stijgt het aandeel SUV’s nog steeds: in 2017 was al 32% van de nieuwe inschrijvingen een SUV.

Stijging vanaf 2018:

Voor deze stijging van de gemiddelde CO₂-uitstoot zijn drie redenen: de ‘ontdieseling’, de nog steeds stijgende populariteit van SUV’s en de invoering van de nieuwe testcyclus WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*, zie ook verderop ‘*CO₂-uitstoot van wagens hoger in reëel verkeer*’). De WLTP is ten volle in voege sinds september 2018. De CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen die sinds september 2018 zijn ingeschreven, is dus bepaald aan de hand van deze realistischere cyclus. Enkel stockwagens mogen nog getest

worden volgens de NEDC-test. Tot eind 2020 wordt bij wijze van overgang deze ‘nieuwe’ CO₂-uitstoot wel herrekend naar de NEDCcorr (*New European Driving Cycle correlated*), alsof deze wagens als het ware nog volgens de oude testcyclus NEDC waren opgemeten. De CO₂-uitstoot van eenzelfde voertuig in de ‘nieuwe’ NEDCcorr ligt doorgaans een paar g/km hoger dan de oorspronkelijke NEDC. Dit op zichzelf maakt dus al dat de gemiddelde CO₂-uitstoot zelfs bij ongewijzigd aankoopbeleid zou stijgen. In 2019 werden 97 % van alle nieuwe inschrijvingen gehomologeerd volgens de WLTP.

Het aandeel SUV's bleef ook in 2019 stijgen, tot 41 %. Zoals verderop toegelicht, neemt het verschil in CO₂-uitstoot tussen de gemiddelde SUV en niet-SUV wel af met de jaren. Dit komt omdat SUV's vroeger vooral grotere voertuigen waren, terwijl dit koetswerktype nu ook ingang vindt in de kleinere segmenten. In 2019 was de stijging van de gemiddelde CO₂-uitstoot van SUV's beperkter dan van niet-SUV's (resp. 0,2 g/km en 1,7 g/km).

Benzinewagens stoten meer CO₂ uit dan dieselwagens

België

De tweede figuur toont dat in België de gerealiseerde daling van de CO₂-uitstoot in de periode 2002-2016 meer uitgesproken was bij nieuwe benzinewagens dan bij nieuwe dieselwagens. In 2017 is de CO₂-uitstoot van benzinewagens verder gedaald, waar deze van dieselwagens gestegen is. Vanaf 2018 is de CO₂-uitstoot van zowel benzine- als dieselwagens gestegen. De stijging is wel het sterkst bij dieselwagens, hoewel deze laatste wel nog steeds zuiniger zijn. In 2002 was het verschil tussen dieselwagens en benzinewagens gemiddeld 15 g/km. In 2019 was dit nog maar 3 g/km. De achterstand die benzinewagens hadden in efficiëntie werd deels ingelopen door de intrede van o.a. de directe injectie. Die zorgt voor een lager verbruik en bijgevolg een lagere CO₂-uitstoot.

Sinds 2012 is het aandeel nieuwe benzinewagens in stijgende lijn. In 2017 werden voor het eerst meer nieuwe benzine- dan dieselwagens ingeschreven. In eerste instantie zette deze trend zich in bij de kleinere wagens, maar nu is dit ook merkbaar in de grotere voertuigcategorieën.

Vlaanderen

In Vlaanderen (derde figuur) was de evolutie zeer gelijkaardig. Wel was de gemiddelde Vlaamse CO₂-emissie t.e.m. 2016 telkens iets hoger dan in België. Sinds 2017 is de Vlaamse en Belgische uitstoot gelijk.

Vlaanderen is de enige regio die de belasting op inverkeerstelling (BIV) en jaarlijkse verkeersbelasting reeds vernieuwde, zodat die meer rekening houdt met alle milieuparameters. Toch is er, ondanks die hervorming, geen duidelijk verschil in evolutie van

het nieuwe wagenpark van privévoertuigen in de drie gewesten. Ook in Brussel en Wallonië steeg het aandeel nieuwe benzine wagens in de periode 2012-2019 aanzienlijk: in Wallonië van 37 % naar 73 %, in Brussel van 53 % naar 84 % en in Vlaanderen van 50 % naar 83 %. Lagere aankooprijzen voor benzine wagens (in vergelijking met diesel wagens) in combinatie met kleinere verschillen in brandstofprijs tussen benzine en diesel (in 2018 was benzine zelfs goedkoper), hebben de aankoop van benzine wagens gestimuleerd. Het emissieschandaal rond diesel heeft misschien ook een steentje bijgedragen. Bovendien houden autoverkopers bij hun advies ook meer rekening met het gebruiksprofiel van de koper en raden vaker een benzine wagen aan. Diesel wagens zijn minder geschikt wanneer er voornamelijk korte ritten mee gereden worden: dieselmotoren komen trager op bedrijfstemperatuur dan benzine wagens, en de roetfilters die nu standaard op diesel wagens zitten werken ook niet optimaal.

De hervorming van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting in Vlaanderen is niet van toepassing op leasewagens (dit zijn wagens die door leasemaatschappijen aan andere bedrijven geleased worden), maar wel op niet-leasing bedrijfswagens (die bedrijven of zaakvoerders in eigen beheer aankopen). Het aandeel diesel wagens is sterker gedaald bij de niet-leasing bedrijfswagens dan bij de leasewagens, maar ook dit fenomeen is in de drie gewesten merkbaar. Dit kan dus ook niet eenduidig aan de Vlaamse hervormde verkeersfiscaliteit toegewezen worden.

Naast de toename van het aandeel benzine wagens, merken we ook een toename van het aandeel alternatief aangedreven wagens op. Deze toename is het sterkst bij de niet-leasing bedrijfswagens; de leasewagens en de privé wagens lopen sterk achter (resp. 11 %, 6 % en 5 % van de nieuwe registraties in 2019). In de periode 2016-2018 waren vooral plug-in hybride auto's populair: zij maakten meer dan de helft van de alternatief aangedreven niet-leasing bedrijfswagens uit. Daarvan was het merendeel van het type grote SUV of krachtige coupé. Deze wagens werden ook wel eens '*fake hybrids*' noemt. Ze werden in plug-in hybride versie aangeboden om fiscale redenen; milieuoverwegingen speelden vermoedelijk geen grote rol. De reden voor de populariteit van deze wagens was het feit dat deze konden genieten van een hoge fiscale aftrekbaarheid en een gunstig VAA, wat in Vlaanderen soms nog werd aangevuld met een vrijstelling van de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting. Sinds 2018 zijn een paar aanpassingen doorgevoerd aan de aftrekbaarheid en het VAA, gericht op deze '*fake hybrids*'. Dit lijkt voor een terugval te hebben gezorgd. In 2019 waren de batterij elektrische voertuigen net zo populair als de plug-in hybriden (elk 35 % van alle alternatieve niet-leasing bedrijfswagens). De vermoedelijke reden is dat de zero-emissiepremie bij aankoop van een batterij-elektrische (of waterstof) wagen maar tot eind 2019 werd toegekend.

Stijgende populariteit SUV's

Sinds een aantal jaren neemt het aandeel SUV's in de nieuwe inschrijvingen gestaag toe. Dit voertuigtype wordt doorgaans gekenmerkt door een hoger gewicht, minder aerodynamisch koetswerk en grotere banden dan niet-SUV's van dezelfde grootteorde. Dit zorgt ervoor dat de CO₂-uitstoot van een SUV gemiddeld genomen hoger is dan van een niet-SUV uit hetzelfde segment. De gemiddelde SUV was in 2013 zo'n 211 kg zwaarder dan de gemiddelde niet-SUV, en ook de CO₂-uitstoot was 25 g/km hoger. Deze verschillen zakten wel met de jaren, tot 147 kg en 11 g/km in 2019. Dit is niet zozeer te danken aan het lichter maken en zuiniger worden van bestaande modellen, maar vooral doordat dit koetswerktype steeds populairder wordt in de kleinere (en dus lichtere en zuinigere) segmenten.

De stijgende populariteit van deze wagens heeft dus een steeds negatievere impact op de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens. De daling die het gevolg had kunnen zijn van de technologische vooruitgang, is met andere woorden tegengewerkt door een toenemende keuze voor minder zuinige koetswerktypes. Ook al hebben SUV's een hogere gemiddelde CO₂-uitstoot, het relatieve verloop van de gemiddelde CO₂-uitstoot van SUV's en niet-SUV's is de voorgaande jaren heel gelijkaardig.

Bedrijfswagen versus privévoertuig

België

De bedrijfswagens (leasing en niet-leasing) hebben een grote invloed op de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe wagens. Sinds 2015 maken bedrijfswagens in België meer dan de helft van de nieuwe auto's uit. In 2008 was dit nog iets meer dan 40 %. In België was de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe bedrijfswagens in de periode 2008-2011 nog aanzienlijk hoger dan van nieuwe privéwagens (ca. 10 g/km).

In 2012 was er een ommekeer. Nieuwe bedrijfswagens stootten toen gemiddeld 6 g/km minder uit dan nieuwe privéwagens. Dit was voornamelijk het gevolg van een aantal fiscale maatregelen:

- De gewijzigde fiscaliteit van bedrijfswagens zette bedrijven ertoe aan vooral zuinigere modellen te kiezen.
- De federale ecopremie voor privéwagens, die voordien in grote mate verantwoordelijk was voor de daling in gemiddelde CO₂-uitstoot, werd afgeschaft. Door deze afschaffing steeg de gemiddelde CO₂-uitstoot weer.

Bedrijfswagens waren in vergelijking met privéwagens destijds ook veel vaker diesels: in 2012 resp. 85 % en 54 %.

Sinds 2012 bleef het verschil in CO₂-uitstoot tussen nieuwe bedrijfswagens en privéwagens vrij constant. Bij de bedrijfswagens is er een opmerkelijk verschil tussen de leasewagens en de niet-leasing bedrijfswagens. Nieuwe leasewagens hadden in 2019 een gemiddelde CO₂-uitstoot van 116,5 g/km, bij de niet-leasing bedrijfswagens bedroeg de gemiddelde uitstoot 121 g/km en bij de particuliere wagens 125 g/km.

Vlaanderen

Wanneer we in Vlaanderen de bedrijfswagens vergelijken met de privéwagens, nemen we om twee redenen de leasewagens niet mee in de vergelijking:

- Het feit dat een leasewagen in Vlaanderen geregistreerd is, duidt enkel op het feit dat de maatschappelijke zetel van de leasemaatschappij in Vlaanderen ligt, niet dat de wagen ook effectief toegekend is aan iemand die in Vlaanderen woont of werkt.
- De hervorming van de autofiscaliteit in Vlaanderen is niet van toepassing op leasewagens, maar wel op privéwagens en niet-leasing bedrijfswagens.

Van 2008 tot en met 2011 was in Vlaanderen de gemiddelde CO₂-uitstoot van niet-leasing bedrijfswagens stevast aanzienlijk hoger dan die van privéwagens (gemiddeld zo'n 16 g/km). Sinds 2012 zijn de rollen omgedraaid, en hebben de Vlaamse privéwagens een hogere CO₂-uitstoot (gemiddeld zo'n 4 g/km). In 2019 bedroeg de gemiddelde CO₂-uitstoot van niet-leasing bedrijfswagens 119 g/km en van privéwagens 127 g/km.

In Vlaanderen merken we hetzelfde fenomeen op als hierboven beschreven, namelijk de grote populariteit van de grote plug-in hybride SUV's en krachtige coupés bij niet-leasing bedrijfswagens. In de andere regio's is dit fenomeen ook merkbaar, maar daar worden er verhoudingsgewijs minder alternatieve voertuigen ingeschreven.

Doorbraak van alternatieve voertuigen nodig

In het verleden werd de CO₂-uitstoot van wagens vooral gereduceerd door technische vernieuwingen aan verbrandingsmotoren, zowel bij benzine- als dieselwagens. Deze technische evoluties blijven uitermate belangrijk, maar zullen niet volstaan om het doel van 95 g/km te halen tegen 2021. Het aandeel hybride, plug-in hybride en elektrische personenwagens zal ook verder moeten stijgen. Gestimuleerd door de superkredieten voor wagens die minder dan 50 g CO₂/km uitstoten brachten de constructeurs de laatste jaren een aantal plug-in hybride modellen op de markt die deze grens juist halen. Maar er is ook een verdere verandering van het aankoopgedrag van de automobilist nodig. Daarnaast vormt o.a. het gebrek aan laadinfrastructuur momenteel nog een hinderpaal voor de doorbraak van alternatieven. De indicator [Voertuigen op alternatieve energie](#) geeft meer info i.v.m. de genomen maatregelen om de alternatieve wagens te stimuleren.

Het is de EU menens met de omslag naar meer alternatieve voertuigen. In april 2019 publiceerde zij de [Verordening \(EU\) 2019/631](#) met daarin de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenwagens en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen die gelden na 2020. Voor het eerst worden beide voertuigtypes in één regelgevend document opgenomen. Doelstellingen staan niet meer uitgedrukt in g/km, maar in procentuele reductiedoelstellingen voor het gehele nieuwe EU-voertuigenpark. De doelstellingen voor lichte bedrijfsvoertuigen worden verderop besproken bij '[Nieuwe Belgische bestelwagens stoten meer CO₂ uit dan EU-gemiddelde](#)'. De gemiddelde CO₂-emissie van nieuwe personenwagens moet met 37,5 % naar omlaag tegen 2030 ten opzichte van het niveau in 2021. Tussen 2021 en 2025 moeten personenauto's 15 % minder CO₂ uitstoten. Bovendien zijn er streefcijfers opgenomen voor het aandeel emissievrije en emissiearme nieuwe personenwagens: 15 % tegen 2025 en 35 % tegen 2030. Naar analogie met Verordening (EU) 333/2014 voorziet Verordening (EU) 2019/631 een juridisch kader voor superkredieten, dit voor de periode 2020-2022 en enkel voor personenwagens die minder dan 50 g/km uitstoten.

Een verdere vergroening van het wagenpark is ook opgenomen in het meest recente [Vlaams Regeerakkoord \(september 2019\)](#). Tegen 2030 moeten alle nieuw verkochte personenwagens koolstofarm zijn, waarvan minstens de helft emissievrij.

Hoewel elektrische voertuigen geen CO₂ uitstoten tijdens het rijden, zijn er wel emissies bij de productie van elektriciteit. Om ervoor te zorgen dat het emissieprobleem niet verschoven wordt naar andere sectoren, is het nodig dat de toekomstige regelgeving rekening houdt met deze emissies en bij uitbreiding met de hele levenscyclus van voertuigen (zie ook rapport '[Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on CO₂ emissions from light-duty vehicles](#)').

CO₂-uitstoot van wagens hoger in reëel verkeer

Uit recente literatuur blijkt dat er een aanzienlijk verschil bestaat tussen de officiële CO₂-uitstoot van wagens, bekomen bij homologatie volgens de NEDC-testcyclus (zie hoger), en de CO₂-uitstoot in reëel verkeer. Dit verschil werd groter met de tijd en bedroeg in 2016 gemiddeld 20 tot 25 %. Voor zuinige voertuigen is het verschil nog groter. Ongeveer de helft van het verschil is te wijten aan de testcyclus zelf die niet volledig representatief is, bv. lage gemiddelde snelheid en rijdynamiek tijdens de test en het niet in rekening brengen van airco. De rest van het verschil is te wijten aan legale ingrepen door de constructeurs tijdens de test zelf, bv. het verwijderen van zoveel mogelijk gewicht of het sterk verhogen van de bandendruk, en gebruikersafhankelijke en omgevingsafhankelijke factoren (respectievelijk bv. rijstijl en temperatuur & vochtigheid).

Om het verschil in CO₂-uitstoot (NEDC-testcyclus versus reëel verkeer) weg te werken moeten nieuwe automodellen (en bestelwagens) vanaf 1 september 2017 aan strengere en meer realistische emissietesten voldoen: de eerder vermeldde WLTP. In de periode 2017-2018 gebeurt er een geleidelijke invoering voor alle nieuwe voertuigen. Vanaf 1 september 2018 zijn, op ongeveer 50.000 stockwagens na, alle nieuw verkochte voertuigen gemeten volgens de WLTP. Het is een nieuwe laboratoriumtest, die de NEDC-testcyclus vervangt. Deze nieuwe test weerspiegelt beter de werkelijke rijomstandigheden door verbeteringen aan de testinstellingen (bv. bandenspanning en remomstandigheden), rijpatronen (uitbreiding van snelheidsvarianten) en testprocedures gericht op CO₂-uitstoot. Bovendien wordt een tweede nieuwe test van kracht die pollutie emissies (NO_x en het aantal fijnstofdeeltjes) effectief op de weg meet: de RDE-test (*Real Driving Emissions*). Deze test vormt een aanvulling op de WLTP-test en controleert of de uitstoot gemeten tijdens de laboratoriumtest bevestigd wordt in het werkelijke verkeer (EC, persbericht 31/08/2017), mits een zekere marge van afwijking die toegelaten is (de zogenaamde *conformity factor*).

De Europese Commissie heeft een methode vastgesteld om de CO₂-emissies gemeten onder de bestaande NEDC- en WLTP-testcycli te correleren (beschreven in [Verordening \(EU\) 2017/1153](#)). De volgens WLTP opgemeten CO₂-emissie kan herrekend worden alsof de wagen als het ware nog volgens de oude testcyclus NEDC was opgemeten, de zogenaamde 'NEDCcorr'- of NEDC2.0-waarde. De CO₂-uitstoot van eenzelfde voertuig in de 'nieuwe' NEDCcorr ligt doorgaans een paar g/km hoger dan de oorspronkelijke NEDC. Bijgevolg is continuïteit in de monitoring of een autofabrikant voldoet aan de doelstellingen voor de CO₂-uitstoot in Verordening (EG) nr. 443/2009 gewaarborgd.

Zowel de consument als het beleid moet er rekening mee houden dat het huidige wagenpark minder energiezuinig is dan de officiële homologatiedata doen vermoeden. De huidige data blijven echter wel nuttig als onderlinge vergelijkingsbasis. De werkelijke emissiewaardes van de verschillende voertuigen liggen dichter bij elkaar dan de officiële waardes doen vermoeden, maar een zuinige auto volgens de testcyclus, blijkt ook in de praktijk zuiniger.

Nieuwe Belgische bestelwagens stoten meer CO₂ uit dan EU-gemiddelde

Ook het goederenvervoer over de weg is verantwoordelijk voor een aanzienlijk aandeel van de CO₂-emissie van transport. De EU wil dan ook inzetten op de reductie van de CO₂-emissie van lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) en zwaar vervoer.

De EU-verordening Nr. 510/2011 stelt als doel om de CO₂-uitstoot door nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te reduceren tot gemiddeld 175 g/km tegen 2017. De verordening (EU) Nr. 253/2014 geeft een bindende doelstelling voor 2020 van gemiddeld 147 g/km. Ook

voor bestelwagens golden superkredieten voor voertuigen die minder dan 50 g CO₂/km uitstoten, en dit in de periode 2014-2017.

In de [Verordening \(EU\) 2019/631](#) staan de CO₂-emissienormen die na 2020 gelden voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, naast deze voor nieuwe personenwagens (zie '[Doorbraak van alternatieve voertuigen nodig](#)'). Voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen moet de gemiddelde CO₂-emissies vanaf 2030 gemiddeld 31 % lager liggen dan het niveau in 2021. Tussen 2021 en 2025 moeten bestelwagens 15 % minder CO₂ uitstoten. Ook zijn er streefcijfers opgenomen voor het aandeel emissievrije en emissiearme voertuigen: 15 % tegen 2025 en 30 % tegen 2030.

Het [Europees Milieuagentschap](#) rapporteert voor 2018 een gemiddelde CO₂-uitstoot voor Belgische bestelwagens van 161 g/km. Dit is een daling met 25 g/km ten opzichte van 2012. Hiermee presteert België heel wat zwakker dan het gemiddelde voor de EU-28 van 158 g/km in 2017. Dit is in hoofdzaak te wijten aan de aankoop van zwaardere bestelwagens in vergelijking met de andere Europese landen. Cijfers van de FODMV voor Vlaanderen tonen dat de gemiddelde CO₂-emissie van nieuw verkochte bestelwagens gedaald is van 185 g/km in 2013 naar 162 g/km in 2017. Aan dit tempo zou de doelstelling van 147 g/km voor 2020 wel gehaald worden, ware het niet dat de gemiddelde uitstoot in 2018 licht gestegen is t.o.v. 2017, nl. 163 g/km. De WLTP is in vergelijking met personenwagens een jaar later in voege getreden voor bestelwagens. Nieuwe modellen moeten sinds 1 september 2018 getest zijn volgens de WLTP; vanaf 1 september 2019 geldt dit voor alle nieuwe bestelwagens. Ook hier wordt tot eind 2020 de WLTP-waarde omgerekend naar een NEDCcorr-waarde, die doorgaans hoger ligt dan eenzelfde voertuig getest volgens de oude NEDC. Dit is een mogelijke verklaring voor de (lichte) stijging van de CO₂-uitstoot in 2018.

Eerste Europese CO₂-emissienormen voor zware vrachtwagens

In juli 2018 verscheen de [Verordening \(EU\) 2018/956](#) over de monitoring en de rapportering van de CO₂-emissies en het brandstofverbruik van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (zware vrachtwagens, trekkers, bussen en touringcars) in het EU-publicatieblad. Dit was een eerste stap richting CO₂-normering voor zwaar vervoer. Het eerste jaarverslag van de Commissie, met een analyse van de door de lidstaten en de fabrikanten toegezonden gegevens voor het voorgaande kalenderjaar, verwachten we in 2021.

De Europese Commissie publiceerde haar eerste CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens en trekkers met toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 16 ton) in juni 2019 ([Verordening \(EU\) 2019/1242](#)). De CO₂-emissies van het EU-voertuigenpark van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen moeten tegen 2025 en 2030 met respectievelijk 15 % en 30 % verminderen ten opzichte van het niveau in de

referentieperiode. Deze referentie betreft gerapporteerde monitoringsgegevens voor de periode juli 2019 tot en met juni 2020. Bovendien moet 2 % van de nieuwe voertuigen emissiearm of emissievrij zijn tegen 2025.

Voertuigfabrikanten krijgen specifieke CO₂-emissiedoelstellingen. Fabrikanten die deze niet halen, moeten een financiële boete betalen in de vorm van een bijdrage voor overtollige emissies. Deze bedraagt 4 250 euro per gram CO₂ per tonkilometer voor de periode 2025-2029 en 6 800 euro na 2030. Er komt ook een systeem van stimulansen, de zogenaamde superkredieten. Bij de berekening van de specifieke emissies van een vrachtwagenfabrikant tellen voertuigen met een nulmissie- en een lage emissie (ZLEV) mee voor meer dan één voertuig.

Tegen eind 2022 moet de Europese Commissie de Verordening (EU) 2019/1242 evalueren. Zij kan het bindend streefcijfer van 30 % CO₂-vermindering tegen 2030 herzien en komt dan met doelstellingen voor 2035 en 2040. Bovendien bekijkt de Commissie het vaststellen van CO₂-emissienormen voor andere soorten zware bedrijfsvoertuigen, zoals bussen en touringcars.