

# CO2-test maakt belasting op nieuwe auto's duurder

**Grote stocks van nieuwe auto's onverkoopt na 1 september 2018**



→ Van NEDC tot WLTP

*De strengere emissietest, die in september 2017 in werking is getreden, leidt op papier tot een hogere CO2-uitstoot, en dus tot een hogere verkeersbelasting. Foto HBVL*

**BRUSSEL** - Het ziet er naar uit dat de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse rijtaks de komende maanden gevoelig zullen stijgen. Oorzaak is de nieuwe CO2-meting die in de meeste gevallen zal leiden tot een hogere CO2-uitstoot. Voor de autosector dreigt bovendien een annus horribilis. "Wagens die nog volgens de oude methode werden gehomologeerd, zijn na 1 september van dit jaar onverkoopt", zegt Mark Pecqueur van de Thomas More Hogeschool. Ze zullen allicht met grote kortingen verkocht worden.

Guido CLOOSTERMANS

Vanaf 1 september van vorig jaar worden de emissies en het verbruik van nieuwe auto's berekend volgens een nieuwe testmethode die dichterbij de rij- en verkeersomstandigheden van vandaag. De WLTP-test geeft een realistischer beeld van het verbruik, maar het resultaat is vaak ook een hogere CO2-uitstoot. Dat heeft grote gevolgen. Aangezien de CO2-uitstoot een belangrijke factor is in de berekening van de autofiscaliteit, zouden ook de

belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse rijtaks moeten stijgen. U hebt pas een auto gekocht? Geen paniek, voor u verandert er niets.

Tot zover de theorie, want vorig jaar al liet Vlaams minister van Financiën Bart Tommelein (Open Vld) weten dat de WLTP-test geen gevolgen mag hebben voor de consument en, althans voorlopig, niet zal worden doorgerekend. Alles blijft dus bij het oude, maar toch niet helemaal.

**Met de WLTP-test hebben we eindelijk een instrument waarmee we een vervuilende auto zwaarder kunnen belasten dan andere. En wat blijkt? Men gebruikt de test niet**

Mark PECQUEUR  
Thomas More Hogeschool

## Omrekening

Hoe komt dat? "Om een vergelijking te kunnen maken met de NEDC-wagens wordt de CO2-waarde van WLTP-geteste wagens met een speciale formule omgerekend naar een zogenoemde NEDC 2.0", legt Michel Martens, hoofd van de studiedienst van sectorfederatie Febiac, uit. Het is op basis van die NEDC 2.0-waarden dat de fiscale tarieven van een wagen berekend worden.

Maar NEDC 2.0 is niet helemaal te vergelijken met de oude NEDC. Aangezien de metingen voortaan gebeuren met auto's die beschikken over veel meer opties dan vroeger, is het resultaat hoe dan ook een hogere CO2-uitstoot. Uit berekeningen van dataleverancier JATO Dynamics op basis van tests van 25 automodellen, blijkt dat de omrekening van de WLTP-meting naar NEDC 2.0 waarden oplevert die 6 procent hoger liggen dan de NEDC-meting van voor 1 september 2017. Op een auto die vandaag wordt gehomologeerd, betalen we bijgevolg meer BIV en meer rijtaks. De Europese Commissie voert WLTP-test in verschillende fasen in. "Nieuwe auto's, zoals die nu in de showrooms en op het autosalon staan, en die nog volgens de oude NEDC-test gehomologeerd

**BRUSSEL** - De NEDC-test (New European Driving Cycle) werd ingevoerd in de jaren 70 in de nasleep van de oliecrisis. De test, die voor elke auto hetzelfde is, moest de consument toelaten om het verbruik van auto's te vergelijken. Maar ze bleef ook jarenlang nagenoeg ongewijzigd en was dus niet langer realistisch in het verkeer van vandaag. Bovendien liepen sommige autoconstructeurs er nogal eens de kantjes van af. Als je het verbruik in de folder vermeerderd met anderhalf tot twee liter, zit je dichterbij de waarheid.

Na jarenlang gepalaver en gelobby is er nu de nieuwe WLTP-test (World harmonized Light Vehicles Test Procedure). Die geeft niet alleen een realistischer beeld op het vlak van CO2-uitstoot en verbruik, maar ook op het vlak van fijn stof en NOx. Op 1 september van dit jaar wordt de WLTP-test aangevuld door een RDE-test (Real Driving Emissions), een test op de openbare weg. Die wordt echter niet meegeteld voor de CO2-uitstoot. (gc)

werden, blijven nog tot 1 september 2018 te koop", aldus Michel Martens.

## Niet overhaast

Maar het kon nog erger, als men de omrekening naar NEDC 2.0 achterwege zou laten en in de plaats daarvan de WLTP-test volledig zou doorrekenen bijvoorbeeld. Uit berekeningen van Febiac blijkt dat het verschil tussen WLTP en NEDC 2.0 kan oplopen tot meer dan 30 procent, met grote gevolgen voor de fiscaliteit. Zover komt het niet. Minister Tommelein is niet van plan de WLTP-test helemaal door te voeren. "De NEDC-waarde blijft voor alle wagens minstens beschikbaar tot 2021. Er is dus geen reden om overhaaste beslissingen te nemen. Er bestaat bovendien

geen Europese verplichting om onze fiscaliteit aan te passen aan de nieuwe Europese milieutest." Volgens hoogleraar autotechniek Mark Pecqueur van de Thomas More Hogeschool is de WLTP daarmee een maat voor niets. "We hebben jarenlang gewacht op een realistische test. We hebben nu eindelijk een instrument waarmee we een vervuilende auto zwaarder kunnen belasten dan andere en wat blijkt? Men gebruikt de test niet", aldus Pecqueur, die vermoedt dat Tommelein niet de geschiedenis wil ingaan als de minister die de autobelastingen door het dak deed gaan.

## Diesel

Voor de minister speelt echter nog een ander element. "Indien we WLTP zomaar doorvoeren, zouden benzine-wagens benadeeld kunnen worden ten opzichte van dieselwagens, terwijl we in Vlaanderen met onze vroegere verkeersfiscaliteit net volop werken aan de ontdieseling."

De minister verwijst daarmee naar het feit dat benzine-wagens in de WLTP-test over het algemeen slechter scoren dan diesels, omdat een diesel minder CO2 uitstoot. Een hogere belasting op benzine-wagens zou de automobilist terug naar diesel sturen, en dat wil men koste wat kost vermijden. "Terwijl moderne dieselwagens doeltreffender zijn dan vergelijkbare benzine-wagens om de CO2-uitstoot te reduceren", zegt Michel Martens van Febiac.

"Over diesel is geen objectief debat meer mogelijk", vindt Mark Pecqueur. "We hebben te maken met *automobil racisme*. Geen enkele diesel deugt, terwijl er vandaag al heel wat diesels zijn die bijna even proper zijn als een benzinemotor, maar wel een pak minder CO2 uitstoten."

## HET HELE JAAR SALONCONDITIES

**BRUSSEL** - De autosector gaat een spannend jaar tegemoet, mogelijk zelfs een annus horribilis. Auto's die nog via de klassieke manier werden gehomologeerd, zijn immers onverkoopt vanaf september.

Na 1 september 2018 is het niet langer mogelijk om auto's te verkopen die nog werden gehomologeerd volgens de oude NEDC-test van voor 1 september 2017. Van 1 september 2018 tot 1 september 2019 mogen de autoconstructeurs nog een beperkt aantal stocks verkopen, maximum 10 procent van hun verkoop van een jaar eerder, maar dan is het definitief gedaan. Tenzij ze hun auto's inschrijven om ze ver-

volgens als occasie te verkopen. Bij heel wat autobouwers groeit inmiddels de ongerustheid. "Constructeurs gaan proberen al hun stocks voor 1 september verkocht te krijgen", zegt Marc Pecqueur. "Dat is niet gemakkelijk, want sommige fabrikanten hebben in gigantische stocks opgebouwd."

Voor de consument breken mooie tijden aan. Al die auto's, die nog jarenlang perfect meekunnen, zullen de komende maanden allicht met grote kortingen de deur uitgaan. Geen lachertje voor de autoverkopers, die op hetzelfde moment de milieuvriendelijke maar duurdere WLTP-auto's willen verkopen. (gc)