

VNA JAARCIJFERS 2011

Leasen ook in crisistijd aantrekkelijk

Voor u liggen de VNA Jaarcijfers 2011. Met dit rapport geven we u een helder beeld van de leasemarkt in Nederland.



Niet alleen voor de leasebranche maar voor heel Nederland zijn de huidige economische en politieke ontwikkelingen van invloed op de bedrijfsvoering. Welke invloed de voorgenomen maatregelen in het Lenteakkoord op de leasebranche hebben, is nog moeilijk te voorspellen. Maar de cijfers in dit rapport laten zien dat de leasemarkt zich ook in het afgelopen jaar crisisbestendig toont: het aantal geleaste personen- en bestelauto's neemt met duizend toe, tot 683.400 voertuigen. Bijna 80 procent daarvan zijn personenauto's, ruim 20 procent bestelauto's. Lease-auto's maken 7 procent uit van alle personen- en bestelauto's in Nederland.

Dat maatregelen rondom de bijtelling niet alleen de leasebranche maar ook de automotive-branchen raken, is zeker. De leasemaatschappijen zijn goed voor de aankoop van bijna 30 procent van alle nieuw gekochte auto's. Aan de andere kant is leasing een belangrijke vorm van financiering voor het bedrijfsleven. Steeds meer bedrijven onderkennen dat. Het is voor veel bedrijven zeer welkom dat ze hun kapitaal niet hoeven te stoppen in een wagenpark, maar het kunnen aanwenden voor hun kernactiviteiten.

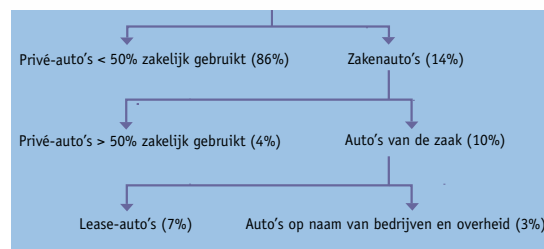
Ook dit jaar kunnen we de conclusie trekken dat het leasewagenpark snel vergroent. De gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingezette lease-auto's komt in 2011 uit op 125 gram per kilometer; een reductie met 8 procent ten opzichte van 2010. Een positieve ontwikkeling!

Renate Hemerik, directeur VNA

1. Lease-auto's in Nederland

1.1 Ontwikkelingen in de vloot

Figuur 1: 1,1 miljoen zaken(personen)auto's



Bron: CBS, VNA, RDC

Lease-auto's maken 7 procent uit van het totale bestand van personenauto's in Nederland. Het CBS telde in 2011 7,7 miljoen actieve personenauto's, 1,5 procent meer dan in 2010. Van deze personenauto's staan er 1,1 miljoen (14 procent) te boek als zakenauto. Ruim 70 procent hiervan is een auto van de zaak (zie figuur 1). Een ander belangrijk deel van het aantal zakenauto's bestaat uit privé-auto's die overwegend zakelijk worden gebruikt (29 procent). Per 2011 waren er 924.000 bestelauto's in Nederland, 1,3 procent minder dan in 2010. Van de bestelauto's is 16 procent geleast¹.

Het Nederlandse lease-autopark telt per 2011 683.400 auto's en is opgebouwd uit 79 procent personenauto's en 21 procent bestelauto's (zie figuur 2). Ondanks de economische crisis is het totale leasepark groter dan in 2010. De toename van duizend auto's is het saldo van een lichte afname van het aantal personenauto's en een groei van het aantal bestelauto's, zie tabel 1. De krimp die de vloot in 2009 en 2010 te zien gaf, is daarmee tot staan gebracht.

¹ Uitgedrukt in vervoersprestatie is het aandeel van lease-auto's veel groter. In 2009 en 2010 bedroeg het aandeel van lease-auto's in de totale vervoersprestatie circa 17 procent voor personenauto's en 27 procent voor bestelauto's.

Tabel 1: Nederlands leasepark 2010-2011

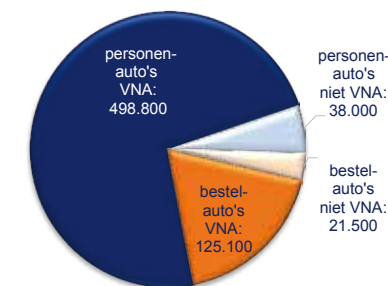
	personenauto's		bestelauto's		totaal	
	VNA-leden	totaal	VNA-leden	totaal	VNA-leden	totaal
2010	494.200	538.100	125.500	144.300	619.700	682.400
2011	498.800	536.800	125.100	146.600	623.900	683.400
groei	+4.600	-1.300	-400	+2.300	+4.200	+1.000
2010-11	+0,9%	-0,2%	-0,3%	+1,6%	+0,7%	+0,1%
aandeel in wagenpark Nederland		7,0%		15,9%		7,9%

Bron: VNA, RDC²

1.2 De VNA-leden

De Vereniging van Nederlandse Auto-leasemaatschappijen (VNA) is met 78 aangesloten bedrijven (zie bijlage 1) de vertegenwoordiger van de Nederlandse autoleasebranche. De totale aanschafwaarde van het wagenpark van de VNA-leden bedraagt 16,3 miljard euro, gebaseerd op bruto-aanschafprijzen. De gezamenlijke bruto-omzet van de VNA-leden in 2011 bedraagt naar schatting 8,5 miljard euro, 2,4 procent meer dan in 2010.

Figuur 2: 683.400 lease-auto's in Nederland



Bron: VNA, RDC

De VNA-leden hebben met hun wagenpark van 623.900 auto's een gezamenlijk marktaandeel van 91,3 procent (figuur 2). Bij de personenauto's is dat 92,9 procent, bij de bestelauto's 85,4 procent. Het gezamenlijke marktaandeel van de VNA-leden ligt een half procentpunt hoger dan in 2010. De toename is te danken aan een netto-groei van het ledental en aan een lichte groei van de vloot bij de zittende leden. Die autonome groei hangt voor een

² De gegevens over de VNA-leden zijn gebaseerd op een enquête onder deze bedrijven, en zijn inclusief extern wagenparkbeheer en lease-auto's in RTL. Het aantal lease-auto's buiten de VNA is gebaseerd op RDC-registraties, aangevuld met eigen schattingen voor RTL-Lease en extern wagenparkbeheer.

deel samen met overnames. Gegeven het marktaandeel van de gezamenlijke VNA-leden, geven de VNA-cijfers een uitermate representatief beeld van de Nederlandse autoleasemarkt.

Figuur 3: Top 10 VNA-leden (o.b.v. omvang leasevloot)

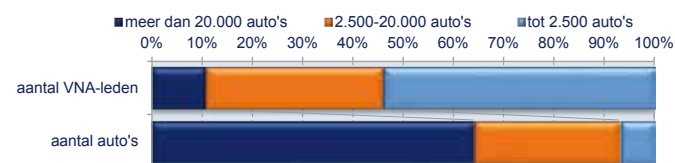
ALD Automotive	Business Lease Nederland
Alphabet Nederland	LeasePlan Nederland
Arval	Mercedes-Benz Financial Services
Athlon Car Lease Nederland	PSA Finance Nederland
BMW Group Financial Services	Terberg Leasing

De bedrijven staan op alfabetische volgorde. In 2011 hadden de tien grootste VNA-leden een gezamenlijk marktaandeel binnen de totale markt van 65 procent. Dat is 0,7 procentpunt meer dan in 2010.

Bron: VNA

De bij de VNA aangesloten bedrijven zijn verscheiden van aard. Ze variëren in vlootomvang van enige honderden tot meer dan honderdduizend. Er zijn bedrijven die behoren tot internationale leaseconcerns (veelal de grotere bedrijven) en zelfstandige, puur Nederlandse bedrijven. Er zijn bedrijven die hun auto's door heel Nederland aanbieden en bedrijven met een regionaal verzorgingsgebied. De meerderheid van de bedrijven (zie figuur 4: 54 procent) heeft een leasevloot van minder dan 2.500 auto's. 35 procent is middelgroot (2.500 tot 20.000 auto's) en 11 procent is groot: meer dan 20.000 lease-auto's. De kleine groep van grote leasemaatschappijen heeft binnen de VNA een marktaandeel van 64 procent.

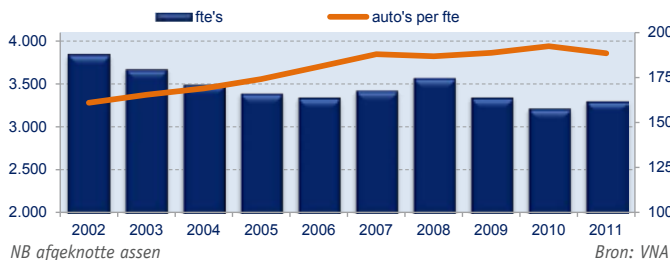
Figuur 4: Marktstructuur VNA-leden



Bron: VNA

Aan de VNA-leden waren per december 2011 3.210 voltijdbanen (fte's) verbonden, een stijging van 2,8 procent ten opzichte van 2010 (figuur 5). Omdat de werkgelegenheid meer toeneemt dan het wagenpark, daalt de gemiddelde productiviteit (uitgedrukt als het aantal lease-auto's per voltijd baan) licht. Deze ratio komt uit op 188 auto's per fte. Dit is hetzelfde niveau als in 2009. Het verloop van figuur 5 maakt duidelijk dat er een *trade-off* bestaat tussen werkgelegenheid en deze productiviteitsratio: als de een stijgt, daalt de ander.

Figuur 5: Ontwikkeling werkgelegenheid en productiviteit VNA-leden



Bron: VNA

Nieuwe lease-auto's ter waarde van bijna vijf miljard euro

Van alle in 2011 nieuw aangeschafte auto's in Nederland was 29 procent een lease-auto. Bij personenauto's bedraagt dat aandeel 27 procent, bij bestelauto's 46 procent. De totale waarde (op basis van bruto-aanschafprijzen, exclusief BTW, en personenauto's inclusief BPM) van de in 2011 door leasebedrijven nieuw geregistreerde lease-auto's, bedraagt naar schatting 4,9 miljard euro. De gezamenlijke leden van de VNA namen daarvan 4,5 miljard voor hun rekening.

1.3 Dynamiek in de vloot

Het totaal aantal door de VNA-leden geleaste personenauto's schommelde de afgelopen tien jaar tussen de 480.000 en 540.000, met een dieptepunt in 2004 en een piek in 2008 – het eerste jaar van de huidige crisis. In 2009 werd de invloed van de crisis goed zichtbaar: het aantal lease-auto's daalde fors, een daling die zich gematigd voortzette in 2010.

Figuur 6: Ontwikkeling VNA-leasepark

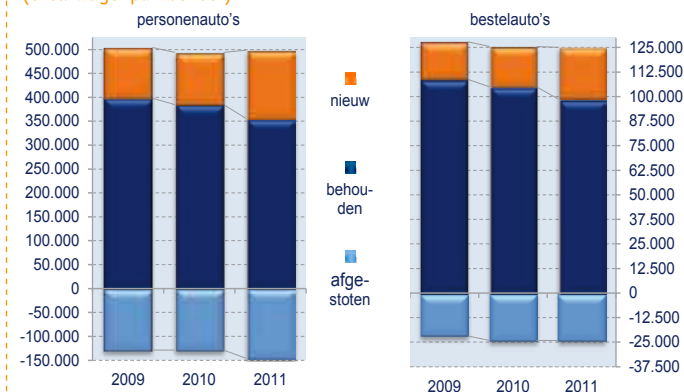


Bron: VNA

De ontwikkeling van de vloot is het saldo van nieuw ingezette en afgestoten auto's.³ De vervangingsratio ligt bij personenauto's tussen de 25 en 30 procent: jaarlijks wordt ruim een kwart van de vloot afgestoten (figuur 7).

Bij bestelauto's ligt de vervangingsratio net onder de 20 procent. Dankzij de stabiliteit van de totale vlootomvang, ligt het aandeel nieuwe auto's in de vloot in dezelfde orde van grootte als het aantal afgestoten auto's. Het aantal nieuw ingezette auto's (exclusief wagenparkbeheer 142.900 personenauto's en 26.300 bestelauto's) komt in 2011 ongeveer 30 procent hoger uit dan in 2010. Dit is grotendeels te verklaren uit de groei van de portefeuilles in de jaren 2007 en 2008: auto's uit die periode, die nu aan het eind van de contractperiode zijn, worden vervangen.

Figuur 7: Afgestoten, behouden en nieuw ingezette auto's (excl. wagenparkbeheer)

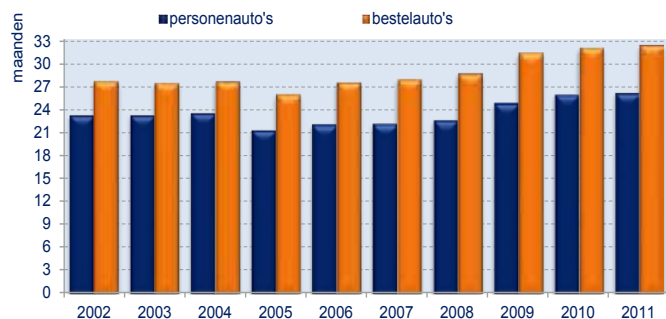


Bron: VNA

De gemiddelde leeftijd van de personenauto's die op 31 december 2011 in bedrijf waren, bedraagt ruim 2 jaar en 3 maanden. Leasepersonenauto's zijn gemiddeld een halfjaar jonger dan leasebestelauto's: 26 versus 32 maanden. De gemiddelde leeftijd van het wagenpark loopt sinds 2005 op, bij personenauto's van 22 maanden in 2005 tot 26 maanden anno 2011 (figuur 8). Bij bestelauto's gaat de gemiddelde leeftijd navenant omhoog.

³ Onder 'afgestoten' zijn ook gestolen en niet teruggevonden auto's begrepen. Jaarlijks wordt ongeveer 0,18 procent van de auto's in Nederland gestolen. In 2011 11.700, waarvan 1.200 lease-auto's. Ruim een derde van de gestolen lease-auto's is teruggevonden. Het aantal gestolen lease-auto's is in 2011 met 11 procent toegenomen ten opzichte van 2010.

Figuur 8: Gemiddelde leeftijd VNA-leasepark

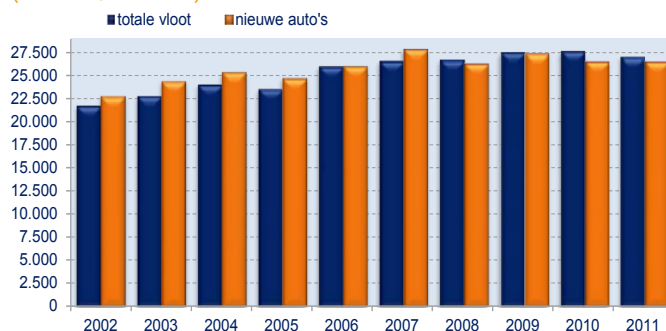


Bron: VNA

1.4 Catalogusprijzen*

De gemiddelde catalogusprijs van de leasepersonenauto bedraagt exclusief BPM € 20.600, zie figuur 9. Inclusief BPM is dat € 27.100. De gemiddelde catalogusprijs van de leasebestelauto bedraagt € 22.600.

Figuur 9: Gemiddelde catalogusprijs leasepersonenauto's (incl. BPM, excl. BTW)

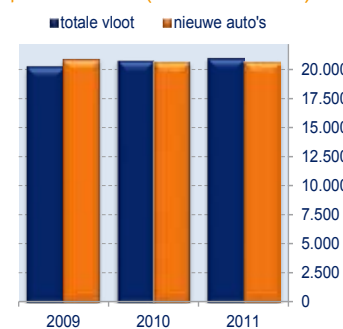


Bron: VNA

Bij personenauto's ligt de gemiddelde catalogusprijs – inclusief BPM – van de hele vloot € 600 onder die in 2010, een daling met ruim 2 procent (figuur 9).

Ook de gemiddelde catalogusprijs van nieuw aangeschafte personenauto's ligt lager dan het vlootgemiddelde. Dit weerspiegelt de trend van kleinere, energiezuinigere en goedkopere auto's. Het teruglopen van de gemid-

Figuur 10: Netto catalogusprijs personenauto's (excl. BPM en BTW)

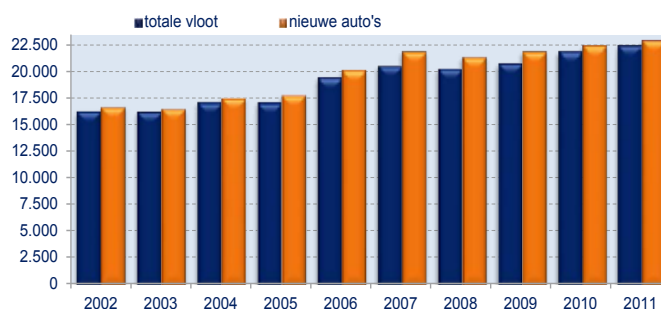


Bron: VNA

delde catalogusprijs is vooral te danken aan het feit dat een groot deel van de nieuwe leasepersonenauto's BPM-vrij is. De catalogusprijs exclusief BPM (figuur 10) toont een nagenoeg vlak verloop.

Bij bestelauto's (figuur 11) is dat vlakke verloop er niet. De gemiddelde catalogusprijs van de gehele vloot stijgt daar met ruim 2 procent, evenals de gemiddelde catalogusprijs van nieuwe auto's.

Figuur 11: Gemiddelde catalogusprijs leasebestelauto's (excl. BTW)

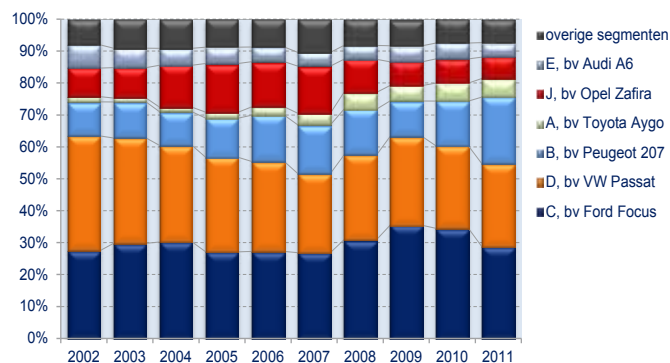


Bron: VNA

1.5 Nieuwe lease-auto's

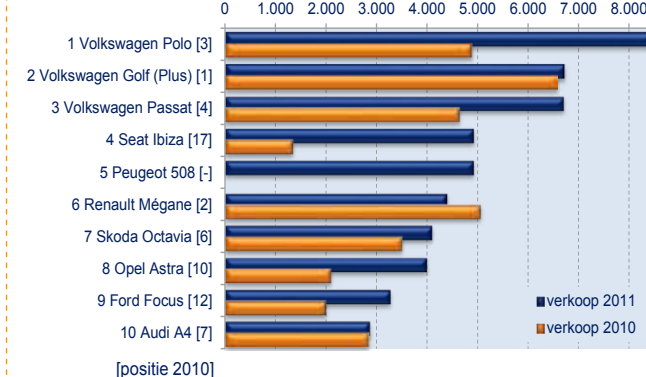
De fiscale stimulans richting kleinere en zuinigere auto's is effectief, zoals figuur 12 laat zien. Het aandeel van auto's in het A- en B-segment onder nieuw aangeschafte lease-auto's stijgt, met een overeenkomstige afname in vooral het C-segment. Het B-segment staat in 2011 voor 21 procent van de nieuw ingezette auto's. In 2010 was dat nog 14 procent. De middensegmenten (C en D) blijven niettemin dominant, met een gezamenlijk aandeel van 55 procent.

Figuur 12: Nieuwe leasepersonenauto's naar segment



Bron: RDC

Figuur 13: Top 10 nieuwe leasepersonenauto's

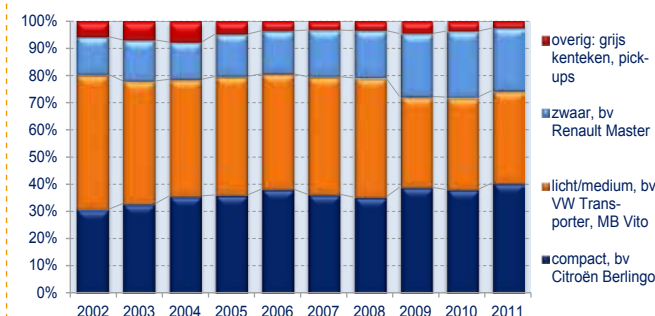


Bron: RDC

In de top 10 van merk-en-type zit enige verschuiving (figuur 13). De Seat Ibiza (vorig jaar nog op 17), de Peugeot 508 en de Ford Focus zijn nieuwkomers in de top 10. De Toyota Prius, vorig jaar nog op 5, de Audi A3 en de BMW 3-serie zijn uit de top 10 weggevallen. Ook binnen de top 10 zijn er verschuivingen: de Volkswagen Polo (3.500 meer verkocht dan in 2010) verdringt de Volkswagen Golf (stabiel op 6.700) van de eerste plaats. Renault Mégane houdt zijn verkoopvolume redelijk op niveau, maar niet voldoende om de tweede positie van vorig jaar te handhaven. De groei in aangeschafte aantallen van de auto's in de top 10 duidt erop dat het marktaandeel van de top 10 stijgt.

Bij leasebestelauto's vond in 2009 een schoksgewijze verschuiving plaats vanuit het mediumsegment naar zowel kleinere als grotere auto's, zie figuur 14. In 2011 nam het aandeel van compacte bestelauto's licht toe (van 38 naar 40 procent), ten koste van het zware segment. Het aandeel van overige typen, zoals pick-ups en personenauto's met een grijs kenteken, is marginaal.

Figuur 14: nieuwe leasebestelauto's naar type

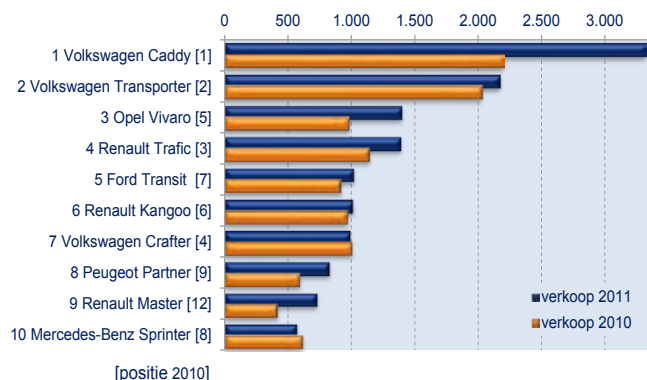


Bron: RDC

*. Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Ook bij bestelauto's is Volkswagen sterk vertegenwoordigd (figuur 15). Nieuw in de top 10 is de Renault Master. De Ford Transit Connect is uit de top 10 weggevallen. De onderlinge verschuivingen zijn gering. De Volkswagen Caddy versterkt zijn eerste plaats dankzij uitstekende verkoopcijfers.

Figuur 15: Top 10 nieuwe leasebestelauto's



Bron: RDC

2 Leasecontracten

2.1 Auto's en contractvormen

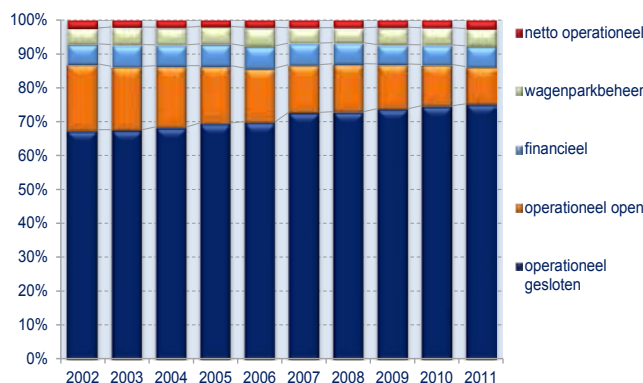
Operationele lease op basis van gesloten calculatie is in aantal de belangrijkste leasevorm. Bij personenauto's wordt driekwart van de lease-auto's op basis van een dergelijk contract ingezet, bij bestelauto's 60 procent. Verder zijn operationele lease met open calculatie en financiële lease de meest frequente contractvormen. Extern wagenparkbeheer is een bijzondere contractvorm omdat de gebruiker en niet de leasemaatschappij juridisch eigenaar van de betreffende auto's is.

De afgelopen tien jaar is bij personenauto's het aandeel van operationeel gesloten lease gestaag toegenomen (figuur 16), vooral ten koste van operationele lease open calculatie. De aandelen van de andere leasevormen zijn nagenoeg constant.

Leasevormen

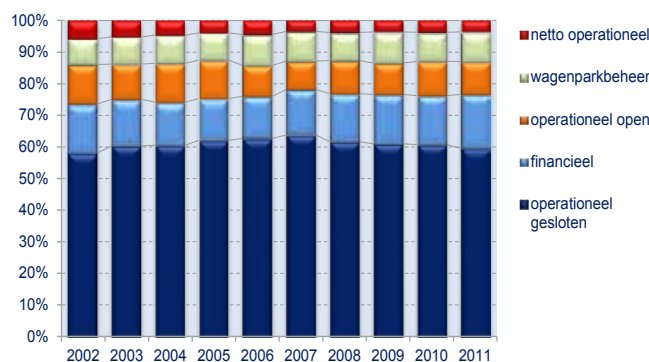
- netto operationele lease: het contract bevat alleen afschrijving en rente, en eventueel motorrijtuigenbelasting
- operationele lease met gesloten calculatie: de leasemaatschappij draagt het restwaarderisico van de auto's
- operationele lease met open calculatie: een positief saldo van leasevergoeding en afschrijvings en onderhoudskosten over de in een periode beëindigde contracten, wordt met de klant gedeeld
- financiële lease: de klant draagt het restwaarderisico van de auto's
- (extern) wagenparkbeheer: de leasemaatschappij verzorgt het beheer van auto's die eigendom zijn van de klant

Figuur 16: Leasepark personenauto's naar leasevorm



Bron: VNA

Figuur 17: Leasepark bestelauto's naar leasevorm



Bron: VNA

Bij leasebestelauto's zijn de verhoudingen stabielier dan bij leasepersonenauto's, met een aandeel van operationele lease gesloten calculatie van rond de 60% (figuur 17). Het belang van financiële lease (in 2011: 17 procent) neemt langzaam toe, vooral ten koste van operationele lease met open calculatie en netto operationele lease. Extern wagenparkbeheer neemt bij bestelauto's een bijna tweemaal zo groot aandeel (in 2011: 9 procent) in als bij personenauto's.

Tabel 2: Leasecontracten VNA-leden 2010-2011

		operationeel		financieel	wagenparkbeheer	netto operationeel	totaal
		gesloten	open				
personen	2010	369.200	60.400	28.600	25.100	10.900	494.200
	2011	375.600	54.600	30.700	25.500	12.300	498.800
	groei*	6.400	-5.800	2.100	400	1.400	4.600
		1,2%	-9,8%	7,6%	1,9 %	13,1%	0,5%
bestel	2010	76.300	13.600	19.400	11.600	4.600	125.500
	2011	74.700	13.000	21.300	11.700	4.500	125.100
	groei*	-1.600	-600	1.900	100	-100	-400
		-2,7%	-5,0%	9,6%	0,0%	-1,0%	-0,8%

* groei cijfers zijn gebaseerd op de niet-afgeronde waarden

Bron: VNA

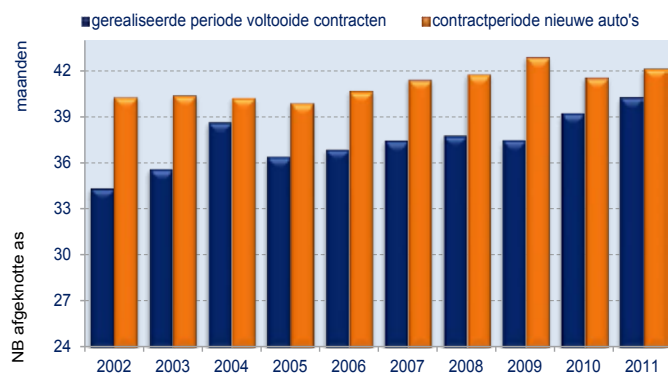
Contracten en auto's gaan niet één-op-één: de lease-auto kan in de eigendomsperiode van de leasemaatschappij verschillende contracten kennen, zoals in het geval van herinzet. Net als bij het wagenpark zit er een behoorlijke dynamiek in de contracten. Bij personenauto's is van de totale contractportefeuille per 31 december 2011 35 procent in het jaar 2011 afgesloten. Bij bestelauto's is de dynamiek minder, hierbij is 26 procent van de contractportefeuille nieuw.

2.2 Looptijd contracten

De gemiddelde contractperiode voor een lease-auto bedraagt ruim vier jaar (48,5 maanden). Dit is de vooraf vastgestelde 'theoretische' contractperiode, die eventueel verlengd kan worden. Bij personenauto's bedraagt de vooraf overeengekomen theoretische contractperiode 47 maanden. Voor personenauto's is deze periode de afgelopen tien jaar met 8 procent toegenomen. Voor nieuw aangegane contracten (figuur 18) is de gemiddelde contractperiode in de regel korter dan het totale gemiddelde: bij nieuwe contracten voor personenauto's bedraagt de vooraf overeengekomen periode gemiddeld 42,2 maanden: 3,5 jaar.

Niet alle contracten worden uitgediend; van de beëindigde contracten is bijna een kwart voortijdig beëindigd. Het aantal beëindigde contracten ligt – gegeven de stabiele omvang van de vloot – logischerwijs in dezelfde orde van grootte als het aantal nieuwe contracten: 34 procent bij personenauto's en 26 procent bij bestelauto's.

Figuur 18: Gemiddelde contractperiode leasepersonenauto's



Bron: VNA

Shortlease, een leasecontract met een looptijd van maximaal een jaar, is onder de VNA-leden een sporadisch voorkomend fenomeen. Het betreft 2 procent van de personenauto's en 1 procent van de bedrijfsauto's. Tot 2008 lag het aandeel shortlease hoger: 13 procent bij personenauto's en 8 procent bij bestelauto's.

De gerealiseerde contractduur van in een jaar beëindigde contracten is een goede benadering voor de werkelijke looptijd van contracten. De gemiddelde gerealiseerde contractduur van personenauto's komt in 2011 uit op 40,3 maanden. Met andere woorden: de werkelijke contractduur is gemiddeld zeven maanden korter dan de contractuele termijn.

Zoals blijkt uit figuur 18, is de gemiddelde gerealiseerde duur van contracten de afgelopen tien jaar meer toegenomen dan de gemiddelde, vooraf overeengekomen, theoretische contractperiode van nieuwe contracten. Het verschil tussen deze twee grootheden is de afgelopen tien jaar niet zo klein geweest als in 2010: minder dan twee maanden.

Bij bestelauto's zijn de looptijden van zowel afgesloten als gerealiseerde contracten langer dan bij personenauto's. De gemiddelde theoretische looptijd van alle lopende contacten voor bestelauto's bedraagt 57,3 maanden, dus bijna vijf jaar. Voor bestelauto's is de gemiddelde contractlooptijd de afgelopen tien jaar met 17 procent toegenomen.

Bij bestelauto's bedraagt de gemiddelde vooraf overeengekomen contractperiode voor nieuw aangegane contracten 52,7 maanden. De trend in de looptijden, zie figuur 19, bij bestelauto's is vergelijkbaar met de trend bij personenauto's. De gemiddelde theoretische contractduur van nieuwe contracten neemt toe, maar met fluctuaties. De gemiddelde gerealiseerde contractduur van de voltooide contracten loopt de laatste paar jaar snel op. Ook hier liggen de waarden inmiddels aanzienlijk dichter bij elkaar dan vijf jaar geleden.

Figuur 19: Gemiddelde contractperiode leasebestelauto's



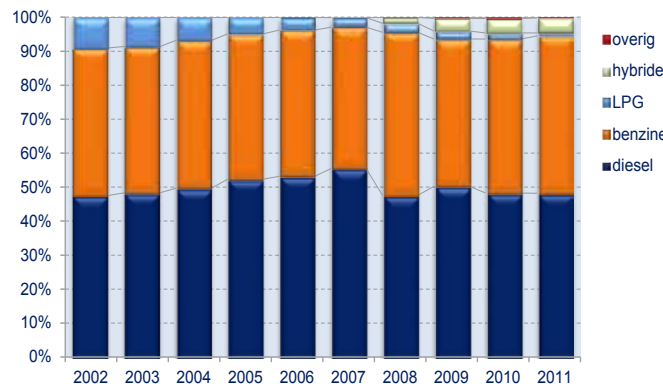
Bron: VNA

2.3 Brandstofsoort

Voor leasepersonenauto's zijn diesel (48 procent) en benzine (46 procent) de belangrijkste brandstofsoorten. Figuur 20 laat zien dat na een schok in 2008 de verhouding tussen die twee brandstofsoorten ondanks kleine schommelingen nagenoeg stabiel is. Het aandeel van LPG was in 2002 nog goed voor 9 procent van de leasepersonenauto's, maar is inmiddels teruggelopen tot 1 procent. Het aandeel van hybrideauto's is, na een snelle opmars in 2009 en 2010, gestabiliseerd op 4,3 procent. De fiscale maatregelen die een zuinig energieverbruik beogen te bevorderen, hebben geleid tot alternatieven in traditionele brandstoffen, zoals de in 2010 geïntroduceerde zeer zuinige diesels. Hierdoor stagneert de inzet van auto's die op alternatieve energie rijden, zoals elektrische auto's.

Van de leasebestelauto's rijdt 98 procent op diesel. Verder is er een kleine groep (1,6 procent) die op benzine rijdt. Het aantal bestelauto's met andere brandstofsoorten is verwaarloosbaar klein.

Figuur 20: Leasepersonenauto's naar brandstoftype

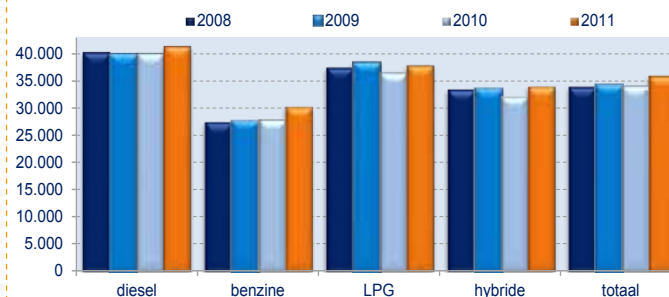


Bron: VNA

2.4 Kilometrage

Het gemiddelde theoretische jaarkilometrage per personenauto was de afgelopen jaren stabiel op ongeveer 34.500 kilometer, zie figuur 21. Diesels rijden de meeste kilometers (ruim 40.000), benzine-auto's de minste: circa 28.000. In 2011 was sprake van een flinke stijging. Het overall-gemiddelde neemt met 5,2 procent toe tot 36.100. De grootste sprong maakten benzine-auto's (plus 8,2 procent) en hybride-auto's (plus 5,6 procent).

Figuur 21: Gemiddeld jaarkilometrage leasepersonenauto's naar brandstofsoort

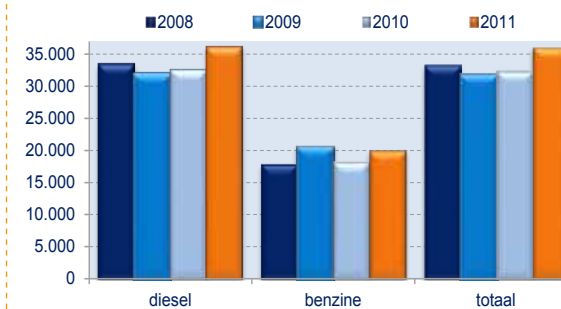


Bron: VNA

De verklaring kan gelegen zijn in de economische situatie. De zakelijke kilometers die gemaakt moeten worden, worden nu door een geringer aantal auto's gemaakt.

Bij bestelauto's (figuur 22) doet zich een vergelijkbaar patroon voor: een stabiel beeld tot en met 2010 en een toename tot gemiddeld 36.100 kilometer in 2011. Ook hier hangt het samen met een intensiever gebruik van de bestelauto's.

Figuur 22: Gemiddeld jaarkilometrage leasebestelauto's naar brandstofsoort

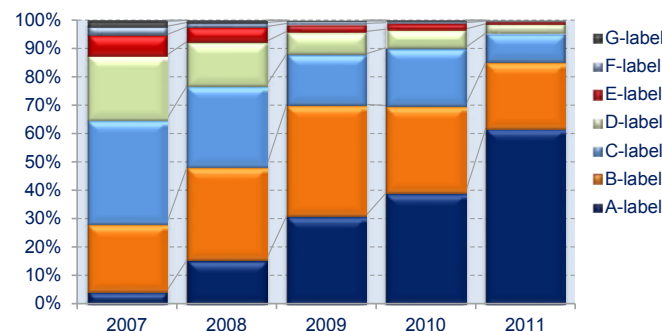


Bron: VNA

3 Vergroening

Het Nederlandse leasewagenpark vergroent snel. Van de nieuw ingezette lease-auto's heeft inmiddels ruim 60 procent het milieulabel A, de aanduiding voor de energiezuinigste auto's. In 2010 was dat nog 39 procent. Auto's in de A- en B-klasse maken samen 85 procent van de personenauto-vloot uit (figuur 23).

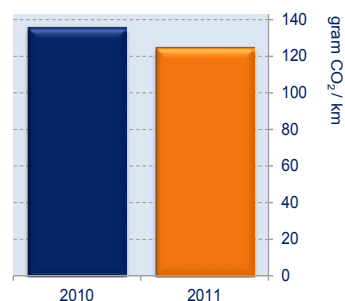
Figuur 23: Nieuwe leasepersonenauto's naar milieulabel



Bron: RDC

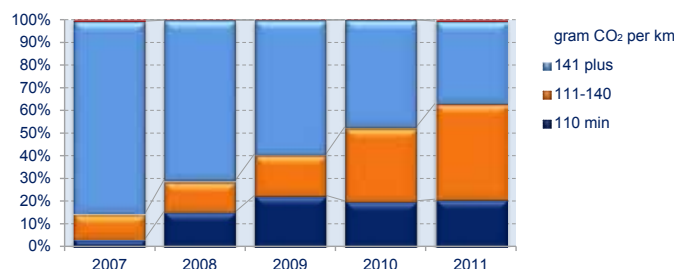
De in 2011 nieuw aangeschafte leasepersonenauto stoot gemiddeld 125 gram CO₂ per kilometer uit, bijna 11 gram (8 procent) minder dan die in 2010 (figuur 24).⁵ Voor benzine-auto's zet de eerder ingezette verschuiving van de hoogste CO₂-klasse (meer dan 141 g/km) naar de middenklasse (111-140 g/km) zich voort (figuur 25). In 2011 zat 42 procent van de nieuwe auto's in de middelste CO₂-emissieklasse en 36 procent in de hogere klassen. Het aandeel nieuwe auto's in de klasse met de minste CO₂-uitstoot stabiliseert op 21 procent.

Figuur 24: Gemiddelde CO₂-uitstoot per nieuw ingezette personenleaseauto



Bron: RDC

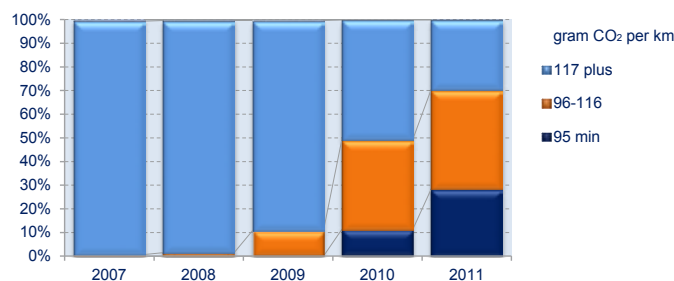
Figuur 25: Nieuwe leasepersonenauto's (excl. diesel) naar CO₂-bijtellingsklasse



Bron: RDC

Bij nieuwe dieselauto's is een vergelijkbare trend waarneembaar, zie figuur 26. Het aandeel van de middelste CO₂-klasse (96-116 gram per kilometer) neemt toe tot 42 procent. De klasse boven de 117 gram staat anno 2011 voor 29 procent van de nieuwe dieselauto's. In 2010 was dat nog de helft.

Figuur 26: Nieuwe diesel leasepersonenauto's naar CO₂-bijtellingsklasse



Bron: RDC

Bijlage 1: Ledenlijst VNA

AA Lease	Jos van Bortel Lease
Achilles Autolease	Kamsteeg Auto Lease
Auto Lease Company	M. de Koning Autolease
Alcredis Finance	Koops Furness Lease
ALD Automotive	International Car Lease Holding
Autobedrijf Lopik	Lease Unlimited
Autolease Midden Nederland	LeasePlan Nederland
Auto Lease Partners	LeaseVisie
Alphabet Nederland	Maxima Lease
Arena Lease	Mercedes-Benz Financial Services
Arval	MKB Lease
Athlon Car Lease Nederland	Mobility Partners
Autolease Groningen	Van Mossel Leasing
Autoplanning	MultiLease
Autopon Lease	Munsterhuis Lease
Avant Lease	Muntstad Auto Lease
Bema Finance	Oostendorp Autolease
BMW Group Financial Services	Optima Autobehoor
Van den Brandt Autolease	Personal Car Lease
Bright Lease	ProLease
Broekhuis Lease	PSA Finance Nederland
Business Car Autolease	RCI Financial Services
Business Lease Nederland	Regio Lease
Carfree Leasing	Riemersma Leasing
Century Autolease	Santander Consumer Finance
Cosmo Wagenparkbeheer	Benelux
Daimler Fleetmanagement	Stern Lease
DirectLease	Strix Lease Service
Driessen Autolease	Superlease Holland
Dura Vermeer Autobehoor	TB Lease
DutchLease	Terberg Leasing
Eswe Autoleasing	Vallei Autolease
FCE Bank	Vemo Lease
FGA Capital Netherlands	V&M Leasing
Friesland Lease	Volkswagen Leasing
GE Capital Solutions	WagenPlan
Go Lease	XLlease
Haaglanden Lease	Zuidlease
Huiskes-Kokker Autolease	ZuidWest Lease
J&T Autolease	

Samenstelling: Periscope Onderzoek & Advies / VNA. Deze publicatie kwam tot stand dankzij medewerking van BOVAG Onderzoek, RAI Data Centrum (RDC), RDW en de leden van de VNA.
© Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, juni 2012. Gegevens mogen onder bronvermelding worden overgenomen.

VNA, Postbus 42
3980 CA Bunnik (030) 659 5299
vna@vna-lease.nl
www.vna-lease.nl

⁵ CO₂-waarden op basis van de ECE-norm.