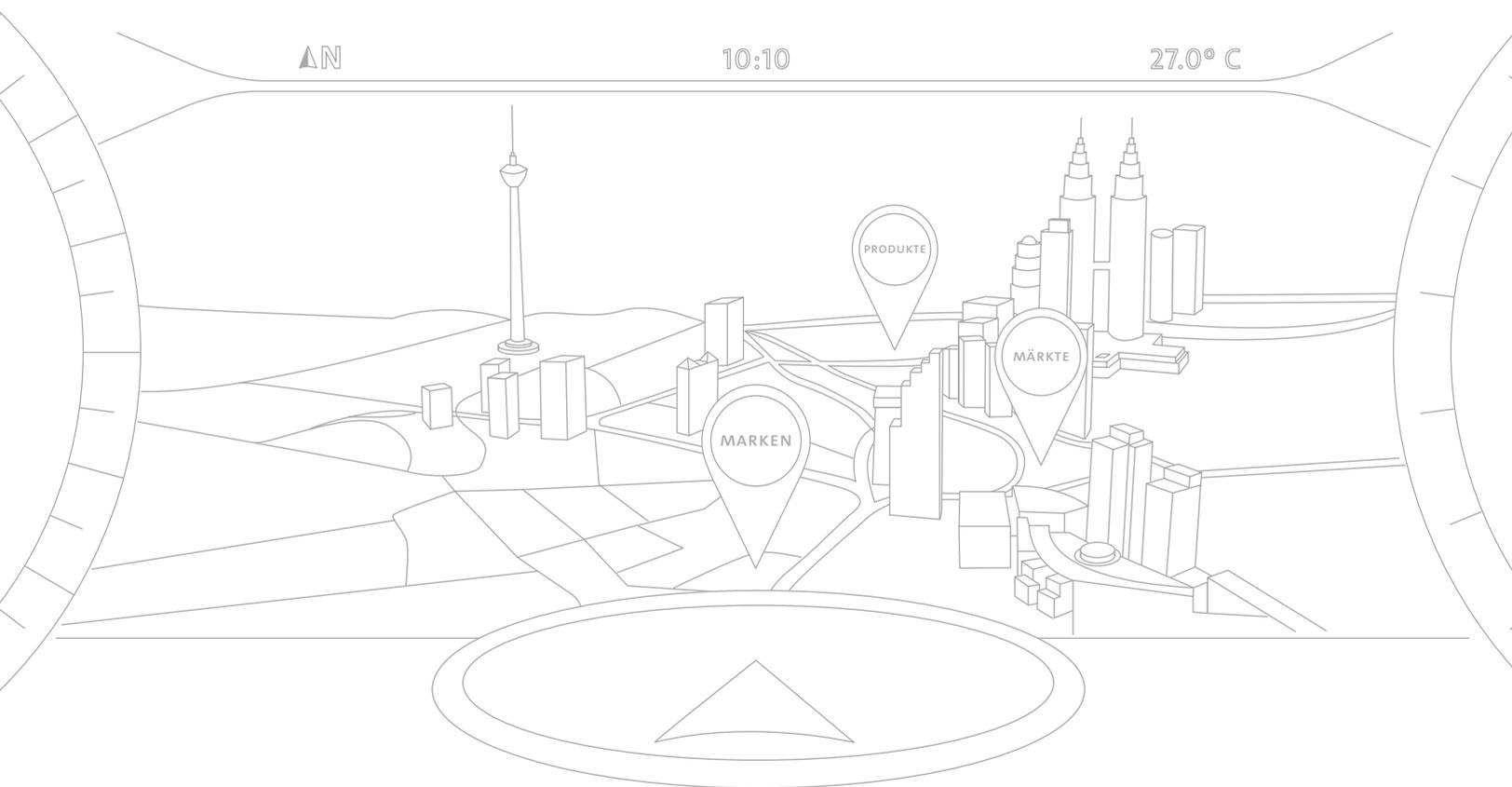


VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY



GESCHÄFTSBERICHT
DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

2014

Volkswagen Leasing GmbH

IM ÜBERBLICK

in Mio. €	2014	2013	2012	2011	2010
Investitionen ins Leasingvermögen	11.951	10.379	10.199	9.581	7.590
Leasingvermögen	19.206	17.940	16.776	15.179	13.279
Bilanzsumme	21.744	19.354	18.229	17.043	13.965
Leasingerträge	12.942	11.451	10.582	10.010	8.756

in Tsd. Fahrzeugen	2014	2013	2012	2011	2010
Neuverträge	517	439	431	415	338
Vertragsbestand	1.110	1.014	956	876	802

Grundlagen der Gesellschaft

Kontinuierliches Wachstum bestätigt das Geschäftsmodell der Volkswagen Leasing GmbH.

GESCHÄFTSMODELL

Mit der Gründung der Volkswagen Leasing GmbH im Jahr 1966 wurde gleichzeitig das Fundament für das Automobilleasing in Deutschland gelegt. Heute nimmt die Gesellschaft als Teil des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen die operativen Aufgaben zur Durchführung der Leasinggeschäfte für Privat- und Geschäftskunden sowie das Fleet Management innerhalb des Volkswagen Konzerns in Deutschland, Italien und Polen wahr.

ORGANISATION DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH fokussiert sich auf das operative Leasinggeschäft für Privat-/Geschäftskunden sowie auf das Flottenmanagement-/Dienstleistungsgeschäft. In Konformität mit der Strategie WIR2018 hat sich die Organisation der Volkswagen Leasing GmbH konsequent an den Bedürfnissen der Kundengruppen Einzel-, Firmen- und Großkunden ausgerichtet. Neben innovativen Vermietmodellen, z. B. Langzeitmiete oder Mikromiete (Carsharing), und weiteren Dienstleistungen im Bereich der neuen Mobilität gewährleisten die organisatorischen Grundlagen den konsequenten Ausbau der After Sales-Dienstleistungen im automobilen Kontext. Die Vertriebs- und Kundenservicebereiche sind eng mit den Produktentwicklungs- und Marketingbereichen verzahnt.

Aufgrund der Neuausrichtung der Aufgabenverteilung zwischen den Rechtseinheiten im Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG am Standort Deutschland sowie eines Geschäftsführerwechsels per 26. Februar 2014 sind in der Volkswagen Leasing GmbH Umstrukturierungen - u.a. die Verschiebung von Teilen des Prozessmanagements - durchgeführt worden. Diese betrafen insbesondere den Bereich des Middle Office, in dem seither der Schwerpunkt auf der Marketingverantwortung für die Rechtseinheiten des Marktes Deutschland liegt.

Im Bereich Vertrieb Großkunden wurde nach der Optimierung der Innen- und Außendienste im Jahr 2013 die Struktur weiterentwickelt, um für den Ausbau neuer Geschäftsfelder bestmöglich aufgestellt zu sein. Struktur und Organisation entsprechen den Anforderungen der MaRisk.

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

- > Audi Leasing, Braunschweig
- > SEAT Leasing, Braunschweig
- > ŠKODA Leasing, Braunschweig
- > AutoEuropa Leasing, Braunschweig
- > Ducati Leasing, Braunschweig

FILIALEN

- > Volkswagen Leasing GmbH, Mailand, Italien
- > Volkswagen Leasing GmbH, Verona, Italien
- > Volkswagen Leasing GmbH, Bozen, Italien
- > Volkswagen Leasing GmbH, Warschau, Polen

STEUERUNG

Die Volkswagen Leasing GmbH wird in den IFRS-Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG miteinbezogen. Die interne Steuerung der Gesellschaften des Konzerns – und somit auch der Volkswagen Leasing GmbH – erfolgt daher auf Basis der IFRS-Werte. Hierbei ist das Operative Ergebnis¹ die wesentliche interne Steuerungsgröße. Die Unterschiede zwischen dem Operativen Ergebnis und dem Unternehmensergebnis vor Steuern nach HGB ergeben sich aus Periodisierungsverschiebungen, die im Wesentlichen aus unterschiedlicher Bilanzierung der Leasingverhältnisse (Operate-Lease und Finance-Lease) nach HGB und IFRS resultieren, sowie aus unterschiedlicher bilanzieller Behandlung von ABS-Transaktionen, die das HGB-Ergebnis belasten. Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Penetration², der Vertragsbestand³ und die Vertragszugänge⁴. Der Return on Equity (RoE) und die Cost Income Ratio (CIR) werden auf Ebene des der Gesellschaft übergeordneten Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als weitere finanzielle Steuerungsgrößen herangezogen.

VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Rückwirkend zum 1. Januar 2014 wurde die VW Leasing Polska Sp. z o.o., Warschau, auf die VW Leasing GmbH verschmolzen. Im Geschäftsjahr 2014 gab es darüber hinaus keine Veränderungen im Beteiligungsbereich.

1 Das Operative Ergebnis beinhaltet den Überschuss aus Leasinggeschäften nach Risikovorsorge, das Provisionsergebnis sowie allgemeine Verwaltungsaufwendungen und sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen. Bei Zinsaufwendungen, allgemeinen Verwaltungsaufwendungen und sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, die nicht Teil des Operativen Ergebnisses sind, handelt es sich z. B. um Zinserträge und -aufwendungen aus Betriebsprüfungen oder Aufzinsungsaufwendungen für sonstige Rückstellungen.

2 Vertragszugänge Konzernfahrzeuge Neuwagen / Auslieferungen Konzernfahrzeuge im Markt Deutschland.

3 Verträge, die in der betrachteten Periode zum Stichtag bilanziert werden.

4 Verträge, die in der betrachteten Periode erstmalig bilanziert werden.

Wirtschaftsbericht

Trotz anhaltend schwieriger Marktbedingungen steigt der Vertragsbestand weiter.
Das Ergebnis der Gesellschaft liegt über dem Vorjahr.

MODERATES WACHSTUM DER WELTWIRTSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2014 erhöhte sich die Wachstumsrate der Weltwirtschaft leicht auf 2,7 (2,6) %. Die wirtschaftliche Lage in vielen Industrieländern verbesserte sich trotz der weiterhin bestehenden strukturellen Hindernisse. Die Inflation blieb ungeachtet der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken insgesamt moderat. In einigen Schwellenländern bremsen Wechselkursschwankungen und Strukturdefizite die konjunkturelle Entwicklung. Zudem beeinträchtigte der sinkende Ölpreis die Wirtschaft in den Erdöl produzierenden Ländern.

Europa

In Westeuropa erholte sich das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Vergleich zum Vorjahr und stieg auf 1,2 (0,0) %. Die nordeuropäischen Länder kehrten größtenteils auf einen moderaten Wachstumspfad zurück, während sich in den meisten südeuropäischen Krisenländern ein Ende der Rezession abzeichnete. Die Arbeitslosenquote des Euroraums sank leicht und erreichte 12,1 (12,5) %. In Zentral- und Osteuropa verringerte sich die Zuwachsrate des BIP auf durchschnittlich 1,6 (2,2) %. Während sich die Konjunktur in Zentraleuropa weiterhin positiv entwickelte, schwächte sie sich in Osteuropa vor allem aufgrund des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine und der daraus resultierenden Unsicherheit deutlich ab.

Deutschland

Getragen von der positiven Stimmung der Konsumenten und der stabilen Lage am Arbeitsmarkt, verzeichnete die deutsche Wirtschaft 2014 einen leichten Aufschwung. Sie wuchs gegenüber dem Vorjahr um 1,5 (0,2) %.

FINANZMÄRKTE

Weltweit lockere Geldpolitik hält an

Im Jahr 2014 wurde die Entwicklung der globalen Finanzmärkte weiterhin durch eine lockere Geldpolitik dominiert und durch die geopolitischen Spannungen in der Ukraine und Syrien belastet.

Die Lage in den Schwellenländern führte vor allem in der zweiten Jahreshälfte zu einer Abkühlung der Wirtschaft, und die großen Nationen wie Russland, Brasilien und Indien haben mit hohen Inflationsraten und einem Verfall der nationalen Währungen zu kämpfen.

Die Erwartungen der Wirtschaftsentwicklung für China sind zwar deutlich gesunken, dennoch bleibt China weiterhin einer der wichtigsten Impulsgeber der Weltwirtschaft.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Europäische Zentralbank (EZB) setzte ihren monetären Expansionskurs fort und beschloss Anfang Juni eine Leitzinssenkung auf 0,15 %. Anfang September senkte die EZB noch einmal den Leitzins auf den historischen Tiefstand von 0,05 % und beschloss darüber hinaus einen Negativzins von 0,2 % für Geldanlagen auf ihren Konten.

In den USA zeigten sich langsam Erfolge der expansiven Geldpolitik, so dass die Maßnahmen des so genannten Quantitative Easing beendet wurden und mit dem Ende der Niedrigzinsphase gerechnet wird.

Europa

Über den gesamten Euroraum hinweg betrachtet, stehen ungeachtet der geldpolitischen Maßnahmen die Zeichen auf Stagnation. Die Inflation verharrt im Jahresmittel weiterhin auf äußerst niedrigem Niveau.

Die EZB hat über die ungewöhnlich deutlichen Leitzinssenkungen hinaus im dritten Quartal ein Quantitative-Easing-Programm aufgelegt und kaufte besicherte Wertpapiere. Das führte kurzfristig zur Belebung der Geld- und Kapitalmärkte, brachte jedoch auch Verwerfungen mit sich. Dazu kam, dass sich Renditen für Staatsanleihen der Euro-Länder extrem verbilligten und die des deutschen Staates teilweise sogar negativ rentierten.

Die Wirkung einer weiteren Maßnahme der EZB in Form von Bereitstellung von Liquidität durch sogenannte Targeted Longer-Term Refinancing Operations (TLTROs) in zwei Tranchen fiel aufgrund niedriger Nachfrage der Banken sowohl nach der ersten Tranche im September als auch nach der zweiten Tranche im Dezember deutlich geringer aus als erwartet.

Die Maßnahmen der EZB bewirkten keine kurzfristige Erholung des Wirtschaftswachstums in der Eurozone, sondern führten zu einem weiteren Renditeverfall europäischer Wertpapiere und zu einer weltweiten Aktienhaube mit extrem hoher Volatilität. So erreichte der DAX im Juni 2014 einen historischen Höchststand von über 10.000 Zählern und befindet sich nunmehr, wie die anderen

führenden Börsen der Welt, in einer Phase von starken Bewegungen auf hohem Niveau.

Ein entscheidender Schritt für zahlreiche Banken der Europäischen Union war in diesem Jahr die Änderung ihrer Beaufsichtigung. Die 120 als bedeutend eingestuften Banken wurden direkt unter die Aufsicht der Europäischen Zentralbank mit gemeinsamen Aufsichtsteams der EZB und der nationalen Behörden gestellt und werden seit dem 04. November 2014 unter dem einheitlichen europäischen Aufsichtsmechanismus (Single Supervisory Mechanism: SSM) für Banken betreut. Die operative Aufsicht der als weniger bedeutend eingestuften Banken verbleibt bei den nationalen Aufsichtsbehörden.

Deutschland

Deutschland war auch in 2014 der europäische Konjunkturmotor obwohl eine Abkühlung der Aussichten zu verzeichnen war. Die Prognosen des Wirtschaftswachstums gingen zurück. Die erhöhte Nachfrage am Rentenmarkt nach risikoarmen deutschen Schuldverschreibungen wie auch eine zunehmende Nachfrage internationaler Investoren führte zu historisch geringen bis negativen Renditen. Die Zurückhaltung in der Investitionsneigung ging einher mit einer sich im Laufe des Jahres eintrübenden Konjunktur, obwohl der private Konsum unter anderem aufgrund mangelnder Sparanreize nach wie vor deutlich zum Bruttosozialprodukt beitrug.

AUTOMOBILMARKT

Globale Pkw-Neuzulassungen erreichten neuen Höchststand

Im Geschäftsjahr 2014 stiegen die weltweiten Pkw-Neuzulassungen um 4,5 % auf 73,4 Mio. Fahrzeuge und lagen damit noch über dem bisherigen Rekordwert aus dem Vorjahr. Zu diesem Wachstum trugen insbesondere die Regionen Asien-Pazifik und Nordamerika sowie Westeuropa und Zentraleuropa bei. Die Pkw-Gesamtmärkte in Osteuropa und Südamerika blieben dagegen deutlich unter den Vorjahreswerten.

Europa

Die in der zweiten Jahreshälfte 2013 begonnene Stabilisierung der Pkw-Märkte in Westeuropa setzte sich im Berichtsjahr fort. Nach vier rückläufigen Jahren nahm die Zahl der Neuzulassungen erstmals wieder zu. Mit 12,1 Mio. Fahrzeugen (+ 4,9 %) lag das Marktvolumen allerdings noch deutlich unter dem Niveau vor Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise (2007: 14,9 Mio. Fahrzeuge). Während der französische Markt nahezu stagnierte (+ 0,5 %), konnte in Italien (+ 4,9 %) im Vergleich zum niedrigen Vorjahresvolumen eine moderate Steigerung verzeichnet werden. In Zentral- und Osteuropa ging die Nachfrage um 6,7 % auf 3,6 Mio. Fahrzeuge zurück. Das war vor allem auf den kräftigen Absatzzrückgang im von der politischen Krisensituation belasteten russischen Markt zurückzuführen, auf den rund zwei Drittel der Gesamtverkäufe in der Region entfielen.

Deutschland

Geschäftsjahr 2014 lag die Pkw-Nachfrage in Deutschland aufgrund des positiven gesamtwirtschaftlichen Umfelds mit 3,0 Mio. Einheiten um 2,9 % über dem schwachen Vorjahresniveau; erstmals seit 2011 wurde ein Wachstum verzeichnet. Dabei stiegen ausschließlich die Pkw-Neuzulassungen gewerblicher Kunden (+ 5,8 %); Privatkunden fragten 1,9 % weniger Fahrzeuge nach. Höhere Exporte, insbesondere in die EU-Länder und nach Ostasien, führten sowohl bei den Pkw-Ausfuhren (+ 2,5 % auf 4,3 Mio. Fahrzeuge) als auch bei der Pkw-Inlandsproduktion (+ 3,0 % auf 5,6 Mio. Fahrzeuge) zu einem stärkeren Wachstum als im Vorjahr.

NACHFRAGE NACH NUTZFAHRZEUGEN ENTWICKELT SICH

REGIONAL UNTERSCHIEDLICH

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahresniveau: Weltweit wurden 10,7 Mio. Fahrzeuge abgesetzt; das entspricht einem Rückgang um 1,3 %.

In Westeuropa entwickelte sich die Nachfrage aufgrund des verbesserten ökonomischen Umfelds positiv. Mit insgesamt 1,5 Mio. Fahrzeugen lagen die Verkäufe um 8,5 % über dem Vorjahreswert. Die größten Zuwachsraten wiesen die Märkte in Großbritannien, Spanien und Italien auf. Deutschland übertraf den Wert des Vorjahres um 4,6 %.

Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa lag das Verkaufsvolumen unter dem Vergleichswert des Vorjahres: Im Berichtsjahr wurden 296 (323) Tsd. Fahrzeuge abgesetzt. Aufgrund der politischen Spannungen und ihrer Auswirkungen auf die Wirtschaft ging die Nachfrage in Russland und der Ukraine zurück. Viele kleinere Märkte in Zentraleuropa konnten hingegen Zuwächse verzeichnen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2014 positiv.

Trotz nur moderater konjunktureller Verbesserung konnte die Volkswagen Leasing GmbH ihre Position als Marktführer im Leasing- und Flottengeschäft in ihrem Referenzmarkt Deutschland weiter ausbauen.

Im vergangenen Jahr wurde die Volkswagen Leasing GmbH zum wiederholten Mal mit dem Award „Die besten Marken FIRMENAUTO“ in der Kategorie: „Leasing und Finanzierung“ der Zeitschrift „FIRMENAUTO“ ausgezeichnet. Ein Highlight in 2014 war auch die Auszeichnung des Umwelt-Programms als ausgewähltes Projekt im Rahmen der UN-Dekade für Biodiversität.

Mit der Einführung der „Charge&Fuel-Card“ und der begleitenden „Charge&Fuel App“ gelang es der Volkswagen Leasing GmbH auch in 2014, erneut einen Meilenstein im Bereich des Angebots an Mobilitätsdienstleistungen zu setzen.

Die „Charge&Fuel-Card“ kombiniert die klassische Tankkarte erstmals mit der Möglichkeit, Strom zu laden. Sie erlaubt Zugriff auf bundesweit mehr als 1.200 qualitätsgeprüfte öffentliche Stationen

der Ladesäulenbetreiber RWE, EnBW sowie Ladenetz zu einem landesweit einheitlichen Stromtarif. Zusätzlich kann bargeldlos an rund 10.800 Tankstellen im Netz des Servicekartenspezialisten UTA getankt werden. Bislang rechneten die einzelnen Anbieter jeden Ladevorgang dezentral und zu unterschiedlichen Konditionen ab. Dabei mussten Fahrer von e-Fahrzeugen bis zu 40 Karten, Codes oder andere Authentifizierungen bereithalten. Jetzt ist nur noch eine Karte beziehungsweise eine App zur Authentifizierung und Abrechnung aller Lade- und Tankstellenumsätze bei den Kooperationspartnern nötig. Die Volkswagen Leasing GmbH unterstützt mit diesem neuen und bisher deutschlandweit einzigartigen Produkt die Zukunftsstrategie des Volkswagen Konzerns im Bereich der E-Mobilität.

Das professionelle Restwertmanagement hat besonders in Zeiten konjunktureller Unsicherheiten wachsende Bedeutung für die Geschäftspolitik der Volkswagen Leasing GmbH. Die Gesellschaft trägt den Anforderungen der geänderten Marktbedingungen durch das Angebot von Restwertabsicherungs- und Eigenvermarktungsmodellen in Zusammenarbeit mit den Marken des Volkswagen Konzerns für den Handel Rechnung. Diese Modelle sind nunmehr seit mehreren Jahren etabliert und führen zu einem erfolgreichen, partnerschaftlichen Management von Chancen und Risiken.

Die Entwicklung des Leasing-Vertragsbestands belegt den positiven Trend im Geschäftsjahr 2014. Er konnte gegenüber dem Vorjahr um 96 Tsd. gesteigert werden. Damit erreicht der Leasing-Vertragsbestand ein Rekordniveau von 1.110 Tsd. Einheiten.

Der Gesamtmarkt im Geschäft mit Großkunden hatte in 2014 eine Wachstumsrate von 9,4 % zu verzeichnen. Dies wird besonders in den gestiegenen Vertragszugängen der Volkswagen Leasing GmbH in diesem Segment sichtbar (14,6 %). Die Penetration im Geschäft mit Großkunden stieg in 2014 von 55,6 % auf 59,7 %. Die Gesellschaft bleibt damit Marktführer im Großkundengeschäft bei den Konzernfahrzeugen und untermauert dadurch ihre Bedeutung in der automobilen Wertschöpfungskette im Volkswagen Konzern.

Die Zulassungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Einzelkunden sind im Markt Deutschland im Vorjahresvergleich um 2,6 % zurückgegangen. Trotz dieser rückläufigen Entwicklung konnte der Leasing-Vertragsbestand der Einzelkunden um 15,4 % gegenüber 2013 gesteigert werden.

Die konsequente Umsetzung der Strategie WIR2018 wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr steigern.

ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2014 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2014 wurde im Markt Deutschland ein deutlich sinkendes Operatives Ergebnis erwartet. Im Jahr 2014 lag das Operative Ergebnis mit 259,3 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 292,7 Mio. €. In Bezug auf die Entwicklung des Vertragsbestands wurde bei leicht sinkenden Vertragszugängen ein leichter Rückgang des Vertragsbestands im Jahr 2014 erwartet.

Entgegen der Prognose lagen sowohl der Vertragsbestand als auch die Vertragszugänge aufgrund erfolgreicher Kooperationen mit den Marken deutlich über den Vorjahreswerten. Dadurch konnte die Penetration bezogen auf alle Finanzierungs- und

Leasingzugänge der Gesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland deutlich auf 59,4 % gesteigert werden, obwohl in der Prognose des vergangenen Geschäftsjahres von einem leichten Rückgang ausgegangen wurde. Bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH lag die Penetrationsrate mit 41,7 % ebenfalls deutlich über dem Vorjahr.

Für unsere Filiale in Italien gingen wir für 2014 von einem starken Anstieg des Operativen Ergebnisses bei einem konstanten Vertragsbestand bzw. konstanten Vertragszugängen sowie einer konstanten Penetrationsrate aus. Wie prognostiziert, stieg das Operative Ergebnis 2014 in Italien stark an. Der Vertragsbestand entwickelte sich positiv. Die Penetrationsrate stieg leicht an.

Für unsere Filiale in Polen erwarteten wir für 2014 ein Operatives Ergebnis im unteren einstelligen Millionenbereich bei leicht steigendem Vertragsbestand sowie leicht steigender Penetrationsrate. Im Jahr 2014 sank das Operative Ergebnis auf -1,2 Mio. €. Der Vertragsbestand entwickelte sich positiv. Die Penetrationsrate ging leicht zurück.

ERTRAGSLAGE

Die Leasingerträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,4 Mrd. € auf 12,9 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge ist insbesondere mit 1,1 Mrd. € auf gestiegene Erlöse aus dem Verkauf ehemaliger Leasingfahrzeuge (6,8 Mrd. €) und mit 0,2 Mrd. € auf höhere Einnahmen aus laufenden Leasingraten zurückzuführen. Die weitere Umsatzausweitung resultiert u. a. aus den Dienstleistungserträgen. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatzsteigernd auswirken.

Im Wesentlichen verursacht durch die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Restbuchwerte der Fahrzeugabgänge, erhöhten sich die Leasingaufwendungen um 1,1 Mrd. € auf 7,2 Mrd. €. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen haben – vor allem bedingt durch höhere IT-, Personalaufwendungen sowie Aufwendungen für Dienstleistungen Dritter – um 81 Mio. € auf 340 Mio. € zugenommen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 4,4 Mrd. € (Vorjahr: 4,1 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €).

Aus dem Rückkauf der ABS-Transaktion VCL Master SA Compartment 2 hat sich insgesamt ein positiver Ergebniseffekt i.H. von 175,6 Mio. € ergeben, der sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen niederschlagen hat.

Bei historisch niedrigen Zinssätzen in Deutschland haben sich die Refinanzierungskosten der Volkswagen Leasing GmbH gegenüber dem Vorjahr trotz des wachstumsbedingt gestiegenen Refinanzierungsbedarfs deutlich reduziert. Für die Finanzierung des Leasinggeschäfts war ein Zinsaufwand von 306 Mio. € (Vorjahr: 344 Mio. €) zu verzeichnen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 698 Mio. € (Vorjahr: 357 Mio. €). Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Zuführungen zu den Rückstellungen für Händlerbonifikationen sowie sonstigen Bonifikationen.

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft betrugen 216 Mio. € (Vorjahr: 109 Mio. €).

Die nach wie vor gute Ertragslage spiegelt sich im Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit von 137 Mio. € wider, das damit deutlich über dem Vorjahreswert in Höhe von 51 Mio. € liegt.

Aus der Verschmelzung der Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o. auf die Ende 2013 neu gegründete Filiale der Volkswagen Leasing GmbH in Warschau, Polen, resultierte ein Verschmelzungsverlust in Höhe von 56 Mio. €, der als außerordentlicher Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt wird.

Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland lag mit 259,3 Mio. € um ca. 11,4 % unter dem des Vorjahres von 292,7 Mio. €. Hauptgründe sind neben rückläufigen Margen auch höhere Provisionszahlungen und Belastungen aus dem niedrigen Zinsniveau.

In Italien stieg das Operative Ergebnis nach IFRS um 19,7 Mio. € und erreichte zum Bilanzstichtag 26,3 Mio. € (Vorjahr: 6,6 Mio. €).

In Polen wurde ein negatives Operatives Ergebnis nach IFRS von -1,2 Mio. € erwirtschaftet (Vorjahr: 0 Mio. €).

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 2,3 Mrd. € auf 21,7 Mrd. € gestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 19,2 Mrd. € circa 88,5 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind um 1,6 Mrd. € auf 12,0 Mrd. € stark gestiegen. Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 24,8 Mrd. € auf 26,6 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 19,2 Mrd. € (Vorjahr: 17,9 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 1,3 Mrd. € bzw. 7,3 %.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Volkswagen Leasing GmbH ihre Geschäftsaktivitäten in Deutschland weiter ausbauen.

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.014.000 auf ca. 1.110.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 24.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 22.000 Fahrzeuge) sowie 34.000 Fahrzeuge auf unsere Filiale in Polen (Vorjahr: 29.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 517.000 Stück, denen ca. 450.000 Abgänge gegenüberstanden, sowie aus der erstmaligen Einbeziehung unserer Filiale in Warschau i.H. von 29.000 Fahrzeugen per 1. Januar 2014.

Der Geschäftsverlauf wird anhand der Entwicklung des Leasingbestands – als Messgröße der Leasingbranche – im mehrjährigen Verlauf deutlich:

ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD.)

2014		2013		2012		2011		2010	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
517	1.110	439	1.014	431	956	415	876	338	802

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 7,6 Mrd. € (Vorjahr: 7,7 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 8,2 Mrd. € (Vorjahr: 6,4 Mrd. €) zu sehen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € hat sich im Geschäftsjahr 2014 durch eine Bareinlage der Gesellschafterin i.H. von 50 € erhöht. Die Kapitalrücklage wurde um 11,9 Mio. € erhöht und beträgt zum Bilanzstichtag 154 Mio. €.

Bezogen auf die Bilanzsumme von 21,7 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 1,1 % (Vorjahr: 1,1 %).

Liquiditätsanalyse

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und Asset-Backed Security-Programmen sowie von der Volkswagen Financial Services AG und Volkswagen Bank GmbH gewährten Darlehen. Die Volkswagen Bank GmbH hält Liquiditätsreserven in Form von Wertpapieren im Pfanddepot bei der Deutschen Bundesbank. Das aktive Management des Pfanddepots, welches der Volkswagen Bank GmbH die Teilnahme an den Refinanzierungsfazilitäten ermöglicht, hat sich als effiziente Liquiditätsreserve bewährt. Neben Anleihen verschiedener Staaten in Höhe von 1,3 Mrd. € sind auch erstrangige ABS-Schuldverschreibungen von Zweckgesellschaften der Volkswagen Leasing GmbH sowie Volkswagen Bank GmbH in Höhe von 2,7 Mrd. € als Sicherheit im Pfanddepot hinterlegt.

Das Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cash Flow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite in der konsolidierten Betrachtung von Volkswagen Leasing GmbH, Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Financial Services AG. Im Berichtszeitraum betrug die Reichweite der Liquidität zusammen mit einer simulierten, eingeschränkten Refinanzierung sowie einem teilweisen Abzug der Tagesgeldeinlagen mindestens 26 Wochen.

Die nach MaRisk für die Volkswagen Leasing GmbH geforderte Überbrückung von etwaigen Liquiditätsbedarfen über einen Zeithorizont von 7 und 30 Tagen mit einem hochliquiden Liquiditätspuffer und einer entsprechenden Reserve konnte auch unter diversen Stressszenarien jederzeit erfüllt werden. Diese Anforderung wird im Rahmen des Liquiditätsrisikomanagements ermittelt und

laufend überprüft. Dafür werden die Cash Flows der kommenden zwölf Monate prognostiziert und dem Refinanzierungspotenzial im jeweiligen Laufzeitband gegenübergestellt. Die daraus resultierende Auslastung des Refinanzierungspotenzials durch Liquiditätsbedarfe lag zu keinem Zeitpunkt über 41 % im Normalfall und 56 % in den von der MaRisk geforderten Stresstests.

REFINANZIERUNG

Strategische Grundsätze

Die Volkswagen Leasing GmbH folgt bei ihrer Refinanzierung grundsätzlich dem strategischen Konzept der Diversifizierung im Sinne einer bestmöglichen Abwägung von Kosten- und Risikoaspekten. Dies bedeutet, möglichst vielfältige Refinanzierungsquellen in den verschiedenen Regionen und Ländern mit dem Ziel zu erschließen, die Refinanzierung nachhaltig und zu optimalen Konditionen sicherzustellen.

Umsetzung

Trotz volatiler Märkte war die Refinanzierungssituation im abgelaufenen Geschäftsjahr stabil und alle Instrumente konnten zu optimalen Konditionen eingesetzt werden.

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgte im Geschäftsjahr 2014 unter anderem durch begebene Anleihen in Höhe von 2,75 Mrd. €.

Bereits kurz nach Jahresbeginn begab die Volkswagen Leasing GmbH eine öffentliche Anleihe über 1,25 Mrd. €. Die Laufzeit von zehn Jahren stieß auf großes Investoreninteresse, da Emissionen von Gesellschaften der Volkswagen Financial Services Aktiengesellschaft in dieser Laufzeit eher selten sind. Im April 2014 folgte bereits eine weitere öffentliche Transaktion in Form einer Dual-Tranche Anleihe, bestehend aus zwei festverzinslichen Tranchen mit Laufzeiten von 3,5 und 8 Jahren. Das Volumen betrug hierbei jeweils 750 Mio. €.

Im Bereich der Asset-Backed Securities wurde der Ausbau weiter vorangetrieben: Forderungen der Volkswagen Leasing GmbH fanden bei den Transaktionen „Volkswagen Car Lease 19“ (VCL 19) im Januar und „Volkswagen Car Lease 20“ (VCL 20) im September über 750 Mio. € bzw. 1.070 Mio. € bei niedrigen Risikoaufschlägen eine große Nachfrage am Markt.

Durch diese Maßnahmen war die Liquiditätsversorgung im abgelaufenen Geschäftsjahr zu jedem Zeitpunkt sichergestellt.

Chancen- und Risikobericht

Das verantwortungsbewusste Eingehen von Risiken und die gezielte Wahrnehmung von Marktchancen sorgen für einen nachhaltigen Geschäftserfolg bei der Volkswagen Leasing GmbH.

RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die Risiken und Chancen dar, die wir in Kategorien zusammengefasst haben. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und -chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Chancen und Risiken, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher sowohl über grundsätzliche Chancen, die zu einer positiven Abweichung unserer Prognose führen können als auch über detaillierte Risiken in der Risikoberichterstattung.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet bei einem - in der überwiegenden Anzahl der Märkte - voraussichtlichen weiteren Wirtschaftswachstum eine leichte Erhöhung der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns und dadurch einen nachhaltigen Ausbau der Position auf den Weltmärkten. Dieser positive Trend wird von der Volkswagen Leasing GmbH durch absatzfördernde Finanzdienstleistungsprodukte unterstützt.

Insgesamt wird die Wahrscheinlichkeit einer weltweiten Rezession als gering eingeschätzt. Ein Rückgang des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten ist nicht auszuschließen. Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für die Volkswagen Leasing GmbH auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

STRATEGISCHE CHANCEN

Neben einer internationalen Ausrichtung über die Erschließung neuer Märkte sieht die Volkswagen Leasing GmbH weitere Chancen in der Entwicklung innovativer Produkte, die sich an den veränderten Mobilitätsanforderungen der Kunden orientieren. Wachstumfelder wie z. B. Neue Mobilitäts- und Dienstleistungsprodukte (Langzeitmiete, Carsharing) werden konsequent erschlossen und ausgebaut. Weitere Chancen können sich aus

der Einführung von etablierten Produkten in zusätzlichen Märkten ergeben.

Sollte sich die Zinsdifferenz zwischen dem langen und dem kurzen Ende der Zinsstrukturkurve in wichtigen Währungsräumen ausweiten, besteht die Aussicht auf einen positiven Ergebniseffekt.

CHANCEN AUS KREDITRISIKEN

Eine Chance aus Kreditrisiken kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kreditgeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

CHANCEN AUS RESTWERTRISIKEN

Bei der Verwertung von Fahrzeugen besteht für die Volkswagen Leasing GmbH dann die Chance, einen höheren Preis als den kalkulierten Restwert zu erzielen, wenn sich aufgrund der laufenden Anpassung der Restwerte an aktuelle Gegebenheiten die Marktwerte aufgrund steigender Nachfrage positiver als erwartet entwickeln.

WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND DES INTERNEN RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das rechnungslegungsrelevante Interne Kontrollsystem (IKS) der Volkswagen Leasing GmbH ist als Summe aller Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften definiert. Das Risikomanagementsystem (IRMS) – in Verbindung mit der Rechnungslegung – bezieht sich auf das Risiko einer Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung. Im Folgenden werden die wesentlichen Elemente des IKS/IRMS des Rechnungslegungsprozesses bei der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben:

- › Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH mit ihrer Organfunktion zur Führung der Geschäfte hat zur Durchführung einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung die Bereiche Rechnungswesen, Kundenservice, Treasury, Risikomanagement und Controlling eingerichtet und diese hinsichtlich Funktionen klar getrennt sowie deren Verantwortungsbereiche und Kompetenzen eindeutig zugeordnet. Bereichsübergreifende Schlüssel-funktionen werden über den Vorstand der Volkswagen Financial Services AG sowie über die Geschäftsführungen der Volkswagen Bank GmbH und der Volkswagen Leasing GmbH gesteuert.
- › Konzernweit existieren Vorgaben und Regelwerke als Grundlage für einen einheitlichen, ordnungsgemäßen und kontinuierlichen Rechnungslegungsprozess.
- › So regeln beispielsweise die internen Bilanzierungsvorschriften, einschließlich der Vorschriften zur Rechnungslegung nach dem deutschen Handelsrecht (HGB) in Verbindung mit der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV), die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.
- › Auf Gesellschaftsebene umfassen spezifische Kontrollaktivitäten zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung die Analyse und ggf. Korrektur der durch die einzelnen Bereiche und Nebenbuchhaltungen vorgelegten Buchungsdaten.
- › Ergänzt wird dies durch die klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie verschiedene Kontroll- und Überprüfungsmechanismen. Damit sollen insgesamt die korrekte bilanzielle Erfassung, Aufbereitung und Würdigung für sämtliche Geschäftsvorfälle und ihre Übernahme in die Rechnungslegung sichergestellt werden.
- › Diese Kontroll- und Überprüfungsmechanismen sind prozessintegriert und prozessunabhängig konzipiert. So bilden beispielsweise neben manuellen Prozesskontrollen, wie z. B. dem „Vier-Augen-Prinzip“, auch maschinelle IT-Prozesskontrollen einen wesentlichen Teil der prozessintegrierten Maßnahmen. Ergänzt werden diese Kontrollen durch spezifische Konzernfunktionen der Obergesellschaft Volkswagen AG, z. B. durch das Konzern-Steuerwesen.
- › Das Risikomanagement ist durch die laufende Risikoüberwachung und das Risikoberichtswesen umfassend in den Rechnungslegungsprozess eingebunden.
- › Die Interne Revision ist ein wesentlicher Bestandteil des Steuerungs- und Überwachungssystems der Volkswagen Leasing GmbH. Die Interne Revision führt im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungshandlungen regelmäßig Prüfungen der rechnungslegungsrelevanten Prozesse im In- und Ausland durch und berichtet darüber direkt an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH.

Zusammenfassend soll das vorhandene interne Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH die Sicherstellung einer ordnungsmäßigen und verlässlichen Informationsbasis über die finanzielle Lage der Volkswagen Leasing GmbH zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2014 gewährleisten.

Nach dem Bilanzstichtag hat es an dem internen Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH keine wesentlichen Veränderungen gegeben.

ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

Unter Risiko wird in der Volkswagen Leasing GmbH eine Verlust- bzw. Schadensgefahr verstanden, die entsteht, wenn eine erwartete zukünftige Entwicklung ungünstiger verläuft als geplant.

Im Rahmen ihrer originären Geschäftstätigkeit stellt sich die Volkswagen Leasing GmbH inklusive ihrer Filialen und Beteiligungen (im Folgenden: Volkswagen Leasing GmbH) einer Vielzahl finanzdienstleistungstypischer Risiken, welche sie verantwortungsbewusst eingeht, um daraus resultierende Marktchancen gezielt wahrnehmen zu können.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat ein Risikomanagementsystem zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation von Risiken eingerichtet. Dabei umfasst das Risikomanagementsystem ein Rahmenwerk von Risikogrundsätzen, Organisationsstrukturen sowie Prozessen zur Risikobeurteilung und -überwachung, das eng auf die Tätigkeiten der einzelnen Geschäftsbereiche ausgerichtet ist. Durch diesen Aufbau ist es geeignet, die den Unternehmensbestand gefährdenden Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen, um geeignete Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind keine wesentlichen Änderungen an den Methoden des Risikomanagements vorgenommen worden.

Die Angemessenheit des Risikomanagementsystems wird durch entsprechende Verfahren sichergestellt. Zum einen erfolgt eine laufende Überwachung durch den Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden und zum anderen werden die einzelnen Elemente des Systems regelmäßig risikoorientiert durch die Interne Revision und im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch externe Wirtschaftsprüfer überprüft.

Innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH trägt das zuständige Mitglied der Geschäftsführung die Verantwortung für das Risikomanagement und die Leasinganalyse. In dieser Funktion berichtet es der übrigen Geschäftsführung und der Alleingesellschafterin, der Volkswagen Financial Services AG, regelmäßig über die Gesamtrisikolage der Volkswagen Leasing GmbH.

Das Risikomanagement in der Volkswagen Leasing GmbH ist dadurch gekennzeichnet, dass die dauerhafte und personenunabhängige Funktionsfähigkeit durch eine klare und eindeutige organisatorische sowie personelle Trennung von Aufgaben- und Tätigkeitsfeldern zwischen der Holding (Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden) und den Märkten (lokales Risikomanagement) sichergestellt ist. Diese Trennung wurde im Rahmen einer Aufgabenanalyse auch für den Markt Deutschland im Jahr 2014 vollumfänglich umgesetzt.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden übernimmt eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements. Dies beinhaltet die Formulierung risikopolitischer Leitlinien, die Entwicklung und Pflege von risikomanagementrelevanten Methoden und Prozessen und ebenfalls den Erlass und die

Nachhaltung von internationalen Rahmenvorgaben für die eingesetzten Verfahren.

Dabei handelt es sich insbesondere um Modelle zur Durchführung von Bonitätsanalysen, zur Berechnung der Risikoarten und der Risikotragfähigkeit und zur Bewertung von Sicherheiten. Somit ist der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden verantwortlich für die Identifikation möglicher Risiken, die Analyse und Quantifizierung sowie Bewertung von Risiken und die daraus resultierende Ableitung von Steuerungsmaßnahmen. Als neutraler und unabhängiger Bereich berichtet der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden direkt an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH.

Das lokale Risikomanagement sorgt für die Implementierung und Einhaltung der Anforderungen des Bereichs Zentrales Risikomanagement & Methoden im jeweiligen Markt.

Dabei überwacht das lokale Risikomanagement die der Risikomessung und -steuerung dienenden Modelle und Verfahren, verantwortet deren detaillierte Ausgestaltung vor Ort und führt die lokale prozessuale und technische Implementierung durch. Es besteht eine direkte Berichtslinie vom lokalen Risikomanagement zum Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden.

Zusammengefasst bilden die laufende Überwachung der Risiken, die transparente und direkte Kommunikation mit der Geschäftsleitung sowie die Einbindung gewonnener Erkenntnisse in das operative Risikomanagement die Grundlage für die bestmögliche Ausnutzung der Marktpotenziale auf Basis einer bewussten und effektiven Steuerung des Gesamtrisikos der Volkswagen Leasing GmbH.

RISIKOSTRATEGIE UND RISIKOSTEUERUNG

Die Grundsatzentscheidungen in Bezug auf Strategie und Instrumente zur Risikosteuerung obliegen der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH hat im Rahmen ihrer Gesamtverantwortung einen MaRisk-konformen Strategieprozess sowie eine Geschäfts- und Risikostrategie implementiert. Dabei dokumentiert die Geschäftsstrategie WIR2018 das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die Maßnahmen zur Erreichung der entsprechenden Ziele. Weiterhin dient die Geschäftsstrategie WIR2018 als Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie.

Die Risikostrategie wird auf Basis der Risikoinventur, der Risikotragfähigkeit und rechtlicher Anforderungen jährlich überprüft, ggf. angepasst und mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert. In der Risikostrategie werden unter Berücksichtigung der geschäftspolitischen Ausrichtung (Geschäftsstrategie) und der Risikotoleranz die wesentlichen Ziele und Maßnahmen der Risikosteuerung je Risikoart dargestellt. Eine Überprüfung der Zielerreichung findet jährlich statt. Sich ergebende Abweichungen werden auf ihre Ursachen hin analysiert und anschließend mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert.

Die Risikostrategie enthält sowohl alle wesentlichen quantifizierbaren als auch nicht quantifizierbaren Risiken. Weitergehende Ausführungen und Konkretisierungen für die einzelnen Risikoarten werden in Form von Teilrisikostrategien abgebildet und im Planungsroundprozess operationalisiert.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH ist für die Festlegung und die anschließende Umsetzung der Gesamtrisikostrategie in der Volkswagen Leasing GmbH verantwortlich.

RISIKOINVENTUR

Die jährlich durchzuführende Risikoinventur hat das Ziel, die wesentlichen Risikoarten zu identifizieren. Dafür werden alle bekannten Risikoarten daraufhin untersucht, ob sie in der Volkswagen Leasing GmbH vorkommen. Die relevanten Risikoarten werden in der Risikoinventur näher untersucht, quantifiziert bzw. nicht quantifizierbare Risikoarten im Sinne einer Experteneinschätzung bewertet und anschließend in ihrer Wesentlichkeit für die Volkswagen Leasing GmbH bestimmt.

Die auf der Datenbasis per 31. Dezember 2013 durchgeführte Risikoinventur kam zu dem Ergebnis, dass die quantifizierbaren Risikoarten Adressenausfall-, Ertrags-, Direktes Restwert-, Marktpreis-, Liquiditäts-, Operationelles Risiko sowie die nicht quantifizierbaren Risikoarten Reputations- und Strategisches Risiko als wesentliche Risikoarten einzustufen sind. Das Indirekte Restwertisiko wurde aufgrund des geringen Anteils am Gesamtrisiko als unwesentlich eingestuft. Vorhandene sonstige Risikounterarten werden in den genannten Risikoarten berücksichtigt.

RISIKOTRAGFÄHIGKEIT, RISIKOLIMITIERUNG UND STRESSTESTING

Für die Volkswagen Leasing GmbH ist ein System zur Ermittlung der Risikotragfähigkeit eingerichtet, das das ökonomische Risiko dem Risikodeckungspotenzial gegenüberstellt. Die Risikotragfähigkeit ist gegeben, wenn mindestens alle wesentlichen Risiken eines Instituts laufend durch das Risikodeckungspotenzial abgedeckt werden.

Die Identifikation der wesentlichen Risiken der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt mindestens einmal jährlich im Rahmen der beschriebenen Risikoinventur und stellt die Grundlage für die Detailtiefe der Ausgestaltung des Risikomanagementprozesses und den Einbezug in die Risikotragfähigkeit dar. Die Risikobetrachtung erfolgt banküblich im Rahmen der Nettomethode.

Die Quantifizierung der wesentlichen Risiken erfolgt im Rahmen der steuerungsrelevanten Risikotragfähigkeitsanalyse auf Basis eines Going-Concern-Ansatzes mit einem einheitlichen Konfidenzniveau von 90 % bei einem Betrachtungshorizont von einem Jahr.

Darüber hinaus setzt die Volkswagen Leasing GmbH ein aus der Risikotragfähigkeitsanalyse abgeleitetes Limitsystem ein, mit dem das eingesetzte Risikodeckungskapital der Volkswagen Leasing GmbH gezielt beschränkt werden kann.

Die Einrichtung des Risikolimitierungssystems als Kernelement der Kapitalallokation begrenzt das Risiko auf unterschiedlichen Ebenen und stellt damit die ökonomische Risikotragfähigkeit der Volkswagen Leasing GmbH sicher. Ausgehend von den verfügbaren Eigenkapital- und Ergebnisbestandteilen wird unter Berücksichti-

gung diverser Abzugspositionen das Risikodeckungspotenzial bestimmt. Entsprechend der Risikotoleranz der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH wird nur ein Teil dieses Risikodeckungspotenzials in Form eines Gesamtrisikolimits als Risikoobergrenze definiert. Zur operativen Überwachung und Steuerung ist in einem weiteren Schritt das Gesamtrisikolimit auf die Risikoarten Kreditrisiko, Restwertrisiko und Marktpreisrisiko allokiert. Für diese Risikoarten ist darüber hinaus ein System von Risikolimits auf Filialebene implementiert.

Ab 2014 wurden auch die Risikoarten Operationelles Risiko und Liquiditätsrisiko limitiert. Zudem wird ein zusammenfassendes Limit für die übergeordnete Risikoart Adressenausfallrisiko implementiert, worunter die Risikoarten Kreditrisiko, Beteiligungsrisiko, Emittentenrisiko und Kontrahentenrisiko einzeln begrenzt werden.

Mit dem Limitsystem wird dem Management ein Steuerungsinstrument zur Verfügung gestellt, mit dem es seine Verantwortung zur strategischen und operativen Unternehmensführung im Rahmen der gesetzlichen Regelungen wahrnehmen kann.

Das ökonomische Gesamtrisiko der Volkswagen Leasing GmbH beträgt per 30. September 2014 698 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben per 30.09.2014



* Pauschalwert für nicht quantifizierbare Risiken, Strategisches Risiko und Reputationsrisiko.

ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

Risikoarten	30.09.2014		31.12.2013	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Kreditrisiko	288,9	41,4	274,6	43,4
Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko	1,9	0,3	0,8	0,1
Restwertrisiko	193,6	27,7	167,6	26,5
Ertragsrisiko	126,0	18,1	100,0	15,8
Marktpreisrisiko	5,5	0,8	17,5	2,8
Liquiditätsrisiko	0,1	0,0	-	-
Operationelles Risiko	47,0	6,7	39,9	6,3
Sonstige Risiken *	34,9	5,0	31,6	5,0
Gesamt	697,8	100,0	632,0	100,0

* Pauschalwert für nicht quantifizierbare Risiken: Strategisches Risiko und Reputationsrisiko. (per 31. Dezember 2013 auch Liquiditätsrisiko).

Das Risikodeckungspotenzial beträgt per 30. September 2014 1,6 Mrd. € und wurde durch die oben dargestellten Risiken zu 43 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß Säule II belief sich im Zeitraum 1. Januar 2014 bis 30. September 2014 auf 44 %.

Bis zum 31. Dezember 2014 haben sich keine Anzeichen für wesentliche Veränderungen bei der Auslastung des Risikodeckungspotenzials ergeben.

Neben der Ermittlung der Risikotragfähigkeit in einem Normalzenario werden in der Volkswagen Leasing GmbH auch leasingweite Stresstests in einem vierteljährlichen Turnus durchgeführt und die Ergebnisse direkt an die Geschäftsführung und an die Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH berichtet. Mit den Stresstests wird untersucht, welche Wirkungen außerordentliche, aber plausible Ereignisse auf die Risikotragfähigkeit und die Ertragskraft der Volkswagen Leasing GmbH entfalten können. Diese Szenarien dienen dazu, jene Risiken frühzeitig zu identifizieren, die besonders von den in den Szenarien simulierten Entwicklungen betroffen wären, um gegebenenfalls rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Dabei erfolgt in den Stresstests eine Berücksichtigung von historischen Szenarien (z. B. Wiederholung der Finanzkrise 2008-2010) und hypothetischen Szenarien (z. B. weltweiter Konjunkturabschwung, Absatzkrise der Volkswagen Gruppe). Ergänzend dazu wird mittels sogenannter inverser Stresstests untersucht, welche Ereignisse die Volkswagen Leasing GmbH in ihrer Überlebensfähigkeit gefährden können.

Auf Basis der Risikotragfähigkeitsberechnungen waren jederzeit alle wesentlichen Risiken, welche die Vermögens-, Ertrags- oder Liquiditätslage beeinträchtigen können, durch das verfügbare Risikodeckungspotenzial hinreichend gedeckt. Im Geschäftsjahr konnte das eingesetzte Risikodeckungskapital unterhalb des internen Gesamtrisikolimits gesteuert werden. Aus den durchgeführten Stresstests leitet sich kein Handlungsbedarf ab.

RISIKOKONZENTRATIONEN

Die Volkswagen Leasing GmbH ist ein herstellergebundener Finanzdienstleister im Automobilbereich (Captive). Durch das Geschäftsmodell der Fokussierung auf die Absatzförderung der verschiedenen Marken des Volkswagen Konzerns ergeben sich Risikokonzentrationen, die in unterschiedlichen Ausprägungen auftreten können.

Risikokonzentrationen können zum einen aus einer ungleichen Verteilung eines großen Teils der Leasinggeschäfte

- > an nur wenige Leasingnehmer/Verträge (Adressenkonzentrationen)
- > an wenige Branchen (Branchenkonzentrationen) oder
- > an Unternehmen innerhalb eines geografisch abgegrenzten Raums (regionale Konzentrationen) entstehen sowie
- > wenn Forderungen durch nur eine bzw. wenige Sicherheitenarten besichert sind (Sicherheitenkonzentrationen)
- > sich ein Großteil der risikobehafteten Restwerte auf wenige Automobilsegmente und Automobilmodelle beschränkt (Restwertkonzentrationen) oder
- > die Erträge der Volkswagen Leasing GmbH nur aus wenigen Ertragsquellen erwirtschaftet werden (Ertragskonzentrationen).

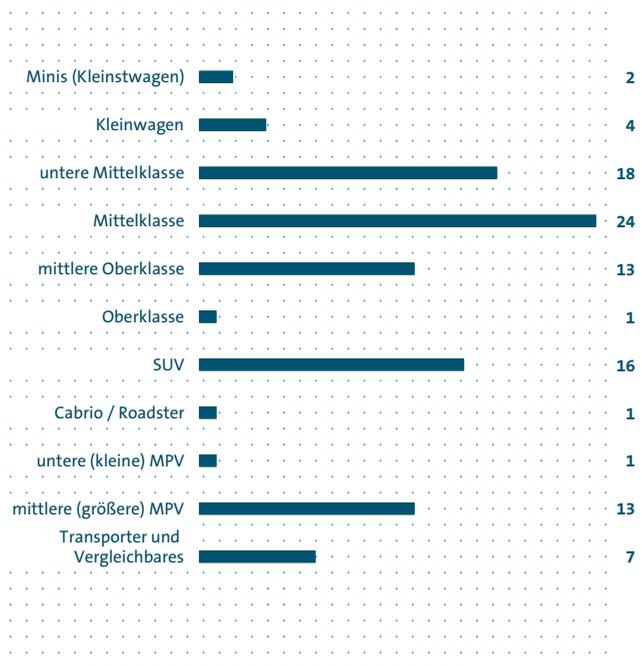
Die Volkswagen Leasing GmbH verfolgt das risikopolitische Ziel einer breiten Diversifikation zur Reduktion von Konzentrationen. Adressenkonzentrationen sind in der Volkswagen Leasing GmbH aufgrund des Leasinggeschäfts mit einem großen Anteil im Kleinkreditbereich (Retail) nur von untergeordneter Bedeutung. Unter regionalen Aspekten hat die Volkswagen Leasing GmbH eine Konzentration auf den deutschen Markt, setzt dabei aber auf eine breite überregionale Diversifikation.

Hingegen sind Branchenkonzentrationen im Händlergeschäft für eine Captive inhärent und werden daher individuell analysiert. Dabei wurden selbst in Down-Turn-Situationen wie der zurückliegenden wirtschaftlichen Krisensituation der letzten Jahre insgesamt keine besonderen Auswirkungen festgestellt.

Sicherheitenkonzentrationen sind für eine Captive ebenfalls nicht zu vermeiden, da das Fahrzeug infolge des Geschäftsmodells der dominierende Sicherheitengegenstand ist. Risiken aus Sicherheitenkonzentrationen können entstehen, wenn negative Preisentwicklungen in Gebrauchtwagenmärkten oder -segmenten zu reduzierten Verwertungserlösen führen und sich daraus folgend die Werte der Sicherheiten rückläufig entwickeln. Allerdings ist die Volkswagen Leasing GmbH bezüglich der als Sicherheit dienenden Fahrzeuge über alle Automobilsegmente mit einer großen Fahrzeugpalette verschiedener Marken des Volkswagen Konzerns breit diversifiziert (vgl. nachstehende Grafik).

SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 30. SEPTEMBER 2014

Angaben in %



Folglich besteht wegen der breiten Fahrzeugdiversifizierung auch keine Restwertkonzentration in der Volkswagen Leasing GmbH.

Eine Ertragskonzentration ergibt sich per se aus dem Geschäftsmodell. Aus der besonderen Konstellation als Absatzförderer des Volkswagen Konzerns ergeben sich Abhängigkeiten, die sich unmittelbar auf die Ertragsentwicklung auswirken.

RISIKOBERICHTERSTATTUNG

Die Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH sowie die Gesellschafterversammlung erfolgt vierteljährlich in Form eines ausführlichen Risikomanagementberichts. Ausgangspunkt des Risikomanagementberichts ist aufgrund der Wichtigkeit für die unter Risikoaspekten erfolgreiche Fortführung des Unternehmens die Risikotragfähigkeit. Dazu werden die Herleitung des verfügbaren Risikodeckungspotenzials, die Limitauslastung sowie die derzeitige prozentuale Verteilung des Gesamtrisikos auf die einzelnen Risikoarten dargestellt. Daneben geht der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden sowohl auf aggregierter Ebene als auch zum Großteil für Märkte im Detail auf die Kredit-, Marktpreis-, Liquiditäts-, Operationellen, Restwert- und Beteiligungsrisiken ein. Hierbei erfolgt neben der quantitativen Darstellung von Finanzkennzahlen zudem eine qualitative Komponente durch die Bewertung der aktuellen bzw. zu erwartenden Situation, in der bei Bedarf Handlungsempfehlungen ausgedrückt werden. Darüber hinaus gibt es weitere risikoartenspezifische Berichte. Ergänzt wird das regelmäßige Berichtswesen im Bedarfsfall durch eine Ad-hoc-Berichterstattung.

Durch eine kontinuierliche Weiterentwicklung und eine laufende Anpassung an aktuelle Gegebenheiten wird der Informationsgehalt des Risikomanagementberichts über die Strukturen und die Entwicklungen in den Portfolios auf einem hohen Niveau gehalten.

NEU-PRODUKT- BZW. NEUE-MÄRKTE-PROZESS

Vor Einführung neuer Produkte oder vor Aufnahme von Aktivitäten in neuen Märkten ist der „Neu-Produkt bzw. Neue-Märkte-Prozess“ zu durchlaufen. Eingebunden werden sämtliche prozessbeteiligten Bereiche (u. a. Risikomanagement, Controlling, Rechnungswesen, Recht, Compliance, Treasury, IT). Es wird ein schriftliches Konzept erstellt, in dem u. a. der Risikogehalt des neuen Produkts/Marktes analysiert wird und mögliche Konsequenzen für das Management der Risiken dargestellt werden. Die Genehmigung bzw. die Ablehnung erfolgt durch die zuständigen Mitglieder der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH und den Vorstand der Volkswagen Financial Services AG sowie bei neuen Märkten auch durch die Mitglieder des Aufsichtsrates der Volkswagen Financial Services AG.

RISIKOARTEN

Adressenausfallrisiko

Unter Adressenausfallrisiko wird die mögliche negative Abweichung des tatsächlichen vom geplanten Adressrisikoergebnis beschrieben. Eine Überschreitung des Ergebnisses entsteht dadurch, dass der durch Bonitätsveränderungen oder Kreditausfälle eingetretene Verlust über dem erwarteten Verlust liegt.

Die typischerweise in einer Risikotragfähigkeitskonzeption berücksichtigten Risiken sind hierbei das Kreditrisiko aus Kundengeschäften, das Kontrahenten-, das Länder- und das Beteiligungsrisiko.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit bzw. Zahlungsunwilligkeit des Leasingnehmers bedingt. Dies umfasst, dass der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe leistet.

Kreditrisiken, die auch Adressenausfallrisiken bei Leasingverträgen umfassen, stellen mit Abstand den größten Anteil der Risikopositionen bei den Adressenausfallrisiken dar.

Ziel eines konsequenten Monitoring der Kreditrisiken ist es, die mögliche Zahlungsunfähigkeit eines Leasingnehmers früh zu erkennen und gegebenenfalls rechtzeitig einem Ausfall entgegenzuwirken und in der Wertberichtigungs politik zu berücksichtigen.

Die Konsequenzen eines Eintritts von Kreditausfällen liegen in einem unternehmerischen Vermögensverlust, der die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – je nach Schadenshöhe – negativ beeinflusst. Führt beispielsweise ein wirtschaftlicher Abschwung zu erhöhten Zahlungsunfähigkeiten sowie -unwilligkeiten auf Seiten der Leasingnehmer, entsteht erhöhter Abschreibungsaufwand. Hierdurch wird das Betriebsergebnis negativ beeinflusst.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Wesentliche Grundlage für Leasingentscheidungen in der Volkswagen Leasing GmbH ist die Bonitätsprüfung von Leasingnehmern. Dabei werden Rating- und Scoringverfahren eingesetzt, die eine objektivierte Entscheidungsgrundlage für die Leasingvergabe durch die Fachbereiche liefern.

In einer Arbeitsrichtlinie sind Rahmenvorgaben zur Entwicklung und Pflege der Ratingsysteme beschrieben. Weiterhin existiert ein Ratinghandbuch, welches die Anwendung der Ratingsysteme im Rahmen des Genehmigungsprozesses regelt. Analog werden in Arbeitsanweisungen die Rahmenbedingungen bzgl. Entwicklung, Einsatz und Validierung der Scoringverfahren im Retailgeschäft festgelegt.

Für die Quantifizierung von Kreditrisiken wird ein erwarteter Verlust (EL) und unerwarteter Verlust (UL) auf Ebene der Portfolios je Gesellschaft ermittelt. Der UL bestimmt sich aus dem Value-at Risk (VaR) abzüglich des EL. Die Quantifizierung erfolgt dabei über ein Asymptotic Single Risk Factor-Modell (ASRF-Modell) gemäß den Eigenkapitalvorschriften des Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht (Gordy-Formel) bei Berücksichtigung der Qualitätseinschätzung der einzelnen eingesetzten Rating- und Scoringverfahren.

Ratingverfahren im Corporategeschäft

In der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt die Bonitätsbeurteilung der Unternehmenskunden unter Einsatz von Ratingverfahren. Dabei werden sowohl quantitative (im Wesentlichen Jahresabschlusskennzahlen) als auch qualitative Faktoren (wie z. B. die zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungsaussichten, die Managementqualität, das Markt- und Branchenumfeld und das Zahlungsverhalten des Kunden) in die Bewertung einbezogen. Im Ergebnis mündet die Bonitätsbeurteilung in einer Zuordnung des Kunden zu einer Ratingklasse, die mit einer Ausfallwahrscheinlichkeit verknüpft ist. Zur Unterstützung der Bonitätsanalyse wird im Wesentlichen eine zentral gepflegte, Workflow-basierte Ratingapplikation genutzt. Das Ratingergebnis stellt eine wichtige Grundlage für Entscheidungen über die Bewilligung und Prolongation von Leasingengagements sowie Wertberichtigungen dar.

Scoringverfahren im Retailgeschäft

In der Bonitätsanalyse für Privatkunden sind in den Vergabe- und Bestandsbewertungsprozessen Scoringssysteme integriert, die eine objektivierte Entscheidungsgrundlage für die Leasingvergabe liefern. Diese verwenden intern und extern verfügbare Informationen über den Leasingnehmer und schätzen in der Regel mittels statischer Verfahren auf der Basis mehrjähriger Datenhistorien die Ausfallwahrscheinlichkeit des angefragten Kundengeschäfts. Abweichend davon werden im Wesentlichen in kleineren und wenig risikobehafteten Portfolios auch generische und robuste Scorekarten und Expertensysteme eingesetzt, um den Risikogehalt der Leasinganfragen zu bewerten.

Für die Risikoklassifizierung des Leasingbestands sind in Abhängigkeit von der Größe und des Risikogehalts der Portfolios sowohl Verhaltensscorekarten als auch einfache Schätzverfahren auf Risikopoolebene im Einsatz.

Betreuung und Überprüfung der Retail- und Corporate-Verfahren
Die vom Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden betreuten Modelle und Verfahren werden auf Basis von standardisierten Vorgehensmodellen zur Validierung und Überwachung von Risikoklassifizierungsverfahren regelmäßig validiert und überwacht, bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Dies betrifft sowohl Modelle und Verfahren zur Bonitätsbeurteilung und zur Schätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit wie Rating- und Scoringverfahren als auch Modelle zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall sowie der Konversionsfaktoren.

Bei den von der lokalen Risikomanagementeinheit im Ausland betreuten Retail-Modellen und -Verfahren zur Bonitätsbeurteilung überprüft der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden deren Qualität auf Basis der dezentral durchgeführten Validierungen, leitet bei identifiziertem Handlungsbedarf in Zusammenarbeit mit dem dortigen lokalen Risikomanagement Maßnahmen ab und überwacht deren Umsetzung. Hierbei wird bei der Validierung insbesondere auf eine Überprüfung der Trennfähigkeit und risikoadäquaten Kalibrierung der Modelle geachtet. Bezüglich der Corporate-Verfahren erfolgt die Behandlung analog, wobei jedoch hinsichtlich der Betreuung der Verfahren und deren Validierung ein zentraler Ansatz verfolgt wird.

Sicherheiten

Grundsätzlich gilt, dass Leasinggeschäfte dem Risiko angemessen besichert werden. Dazu ist in einer übergreifenden Regelung fixiert, welche Voraussetzungen Sicherheiten sowie Bewertungsverfahren und -grundlagen erfüllen müssen. Konkrete Wertansätze sowie regional zu beachtende Besonderheiten werden durch zusätzliche lokale Regelungen (Sicherheitenrichtlinien) vorgegeben.

Die Wertansätze der Sicherheitenrichtlinien basieren auf einer Datenhistorie und langjähriger Expertenerfahrung. Da der Schwerpunkt der Volkswagen Leasing GmbH im Leasing von Kraftfahrzeugen liegt, kommt diesen als Sicherungsgegenstand eine große Bedeutung zu. Aus diesem Grund werden Marktwertentwicklungen von Kraftfahrzeugen beobachtet und analysiert. Bei starken Veränderungen der Marktwerte sind Anpassungen der Bewertungssystematik und Verwertungsprozesse vorgesehen.

Weiterhin führt der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden regelmäßige Qualitätssicherungen der lokalen Sicherheitenrichtlinien durch. Dies umfasst auch eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Sicherheitenwertansätze.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen werden in Abhängigkeit von durchgeführten Rating- und Scoringprozessen ermittelt. Forderungen werden nach akut ausfallgefährdeten und latent ausfallgefährdeten Forderungen unterschieden.

Für akut ausfallgefährdete Forderungen sind Einzelwertberichtigungen im Individualgeschäft und pauschalierte Einzelwertberichtigungen im Massengeschäft (Retail) zu bilden. Die Klassifizierung als akut ausfallgefährdete Forderung erfolgt in Abhängigkeit von der Bonitätsbewertung (Scoring bzw. Rating). Für latent ausfallgefährdete Forderungen werden Pauschalwertberichtigungen gebildet.

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (i.S.d. nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte: für die Ausfallwahrscheinlichkeit (PD): 3,9 %, die Verlustquote bei Ausfall (LGD): 34,5 %, und das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 18,9 Mrd. €.

Risikosteuerung und -überwachung

Im Rahmen der Steuerung des Kreditrisikos werden seitens des Bereichs Zentrales Risikomanagement & Methoden Leitplanken gesetzt. Diese bilden den verbindlichen äußeren Rahmen der zentralen Risikosteuerung, innerhalb dessen sich die Geschäftsbereiche/Märkte bei ihren geschäftspolitischen Aktivitäten, Planungen, Entscheidungen etc. unter Einhaltung der eigenen Kompetenzen bewegen können.

Alle Leasinggeschäfte werden hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse und Sicherheiten, der Einhaltung von Limiten, vertraglichen Verpflichtungen sowie externen und internen Auflagen im Rahmen entsprechender Prozesse überwacht. Ferner erfolgt die Steuerung des Kreditrisikos über Genehmigungslimits der Volkswagen Leasing GmbH, welche individuell festgesetzt werden.

Zur Risikoüberwachung auf Portfolioebene werden Analysen der Portfolios mithilfe des Credit Risk Portfolio-Ratings durchgeführt. Dieses Rating fasst unterschiedliche Risikogrößen in einer Kennzahl zusammen, um damit die internationalen Portfolios der Volkswagen Leasing GmbH vergleichbar zu machen.

Entwicklung

Im Jahr 2014 konnte das Forderungsvolumen weiter ausgebaut werden. Das Wachstum konnte aufgrund des robusten wirtschaftlichen Umfelds in Deutschland erzielt werden. Die Ausfallquote ist im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. Die Risikosituation ist insgesamt als stabil einzuschätzen.

Kontrahentenrisiko

Unter dem Kontrahentenrisiko versteht die Volkswagen Leasing GmbH das Risiko, welches durch den Vermögensverlust in der Geld-, Wertpapier- oder Schuldscheinanlage dadurch entstehen kann, dass Kontrahenten die Rückzahlung der Forderung und/oder der Zinsen nicht mehr vertragsgemäß erbringen.

Das Kontrahentenrisiko entsteht aus im Interbankenbereich getätigten Tages- und Termingeldanlagen, dem Abschluss von Derivaten sowie dem Erwerb von Pensionsfondsanteilen im Rahmen der Altersvorsorge für die Mitarbeiter.

Vordergründiges Ziel des Managements von Kontrahentenrisiken ist eine Früherkennung von potenziellen Zahlungsausfällen, um soweit möglich frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen initiieren zu

können. Dabei gilt das Ziel, die Risiken nur im Rahmen genehmigter Limite einzugehen.

Die Konsequenzen eines realen Eintritts von Kontrahentenrisiken lägen in einem potenziellen unternehmerischen Vermögensverlust, der die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – je nach Schadenshöhe – negativ beeinflussen würde.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Das Kontrahentenrisiko wird als Teil der Adressenausfallrisiken erfasst. Die Ermittlung erfolgt mittels Monte-Carlo-Simulation zur Bestimmung des Unexpected Loss (Value-at-Risk und Expected Shortfall) und des Expected Loss aus einem Normalszenario sowie aus Stressszenarien.

Risikosteuerung und -überwachung

Für eine effektive Steuerung und Überwachung werden für jeden Kontrahenten im Vorfeld Volumenlimite festgelegt, deren tägliche Einhaltung durch den Bereich Treasury überwacht wird. Die Höhe der Volumenlimite richtet sich nach der Bonitätseinschätzung, deren Ersteinstuflung und regelmäßige Überprüfung durch die Abteilung Kredit- und Prozessmanagement vorgenommen wird. Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden führt die Kontrahentenrisiken monatlich zusammen, bewertet diese und kommuniziert sie sowohl im monatlichen Marktpreisrisikobericht als auch im vierteljährlichen Risikomanagementbericht.

Länderrisiko

Das Länderrisiko umfasst Risiken im internationalen Geschäftsverkehr, welche nicht durch den Vertragspartner selbst, sondern aufgrund seines Sitzes im Ausland bestehen. Infolgedessen können beispielsweise krisenhafte politische oder ökonomische Entwicklungen sowie Schwierigkeiten im gesamten Finanzsystem in diesem Land dazu führen, dass grenzüberschreitende Kapitaldienstleistungen – aufgrund von auf hoheitliche Maßnahmen eines ausländischen Staates zurückzuführende Transferschwierigkeiten – nicht erfolgen können. Das Länderrisiko wäre in der Volkswagen Leasing GmbH insbesondere bei Refinanzierungen und Beteiligungen an ausländischen Gesellschaften sowie beim Leasinggeschäft der Filialen der Volkswagen Leasing GmbH zu betrachten. Aufgrund der geschäftlichen Ausrichtung der Volkswagen Leasing GmbH ist das Auftreten von Länderrisiken (z. B. Rechtsrisiko) faktisch ausgeschlossen.

Beteiligungsrisiko

Das Beteiligungsrisiko bezeichnet das Risiko, dass Verluste mit negativen Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert nach der Einbringung von Eigenkapital oder eigenkapitalähnlichen Forderungen (z. B. stille Einlagen) in Unternehmungen entstehen. Grundsätzlich geht die Volkswagen Leasing GmbH zur Erreichung ihrer Unternehmensziele nur solche Beteiligungen ein, die dem eigenen Geschäftsbetrieb dienen, und für die eine dauerhafte Anlageabsicht besteht.

Die Konsequenzen eines Eintritts des Beteiligungsrisikos in Form eines Marktwertverlustes oder gar Ausfalls einer Beteili-

gung würden in direkten Auswirkungen auf entsprechende bilanzielle Kennzahlen münden. Die Vermögens- und Ertragslage der Volkswagen Leasing GmbH würde durch erfolgswirksame Abschreibungen negativ beeinträchtigt werden.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Das Beteiligungsrisiko wird anhand der Beteiligungsbuchwerte, einer jeden Beteiligung zugeordneten Ausfallwahrscheinlichkeit und einer Verlustquote bei Ausfall von 90 % über ein ASRF-Modell quantifiziert. Darüber hinaus werden Stressszenarien mit Ratingmigrationen (verbessernd und verschlechternd) oder komplette Ausfälle von Beteiligungen simuliert.

Risikosteuerung und -überwachung

Beteiligungen sind in den jährlichen Strategie- und Planungsprozess der Volkswagen Leasing GmbH integriert. Über die Vertretung in den Eigentümer- oder Aufsichtsgremien nimmt sie Einfluss auf die Geschäfts- und Risikopolitik der Beteiligungen. Die operative Umsetzung der Risikosteuerungsinstrumente liegt allerdings in der Verantwortung der Gesellschaften.

Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko bezeichnet den potenziellen Verlust aufgrund von nachteiligen Veränderungen von Marktpreisen oder preisbeeinflussenden Parametern. Es beinhaltet bei der Volkswagen Leasing GmbH ausschließlich das Zinsänderungsrisiko.

Ziel des Marktpreisrisikomanagements ist es, Vermögensverluste aus dieser Risikoart möglichst gering zu halten. Um dem Rechnung zu tragen, wurden von der Geschäftsleitung Risikolimits beschlossen. Limitüberschreitungen werden ad-hoc an die Geschäftsleitung und das Asset Liability Management-Komitee (ALM-Komitee) eskaliert. Im ALM-Komitee werden risikoreduzierende Maßnahmen diskutiert und veranlasst.

Im Rahmen der Risikosteuerung werden die Marktpreisrisiken im monatlichen Risikobericht mittels „Value-at-Risk“ (VaR) transparent betrachtet, auf die Verlustobergrenze der Volkswagen Leasing GmbH angerechnet und zielorientierte Steuerungsmaßnahmen empfohlen.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko umfasst potenzielle Verluste aufgrund der Veränderung von Marktzinsen. Es entsteht durch inkongruente Zinsbindungen der Aktiv- und Passivpositionen eines Portfolios bzw. der Bilanzposten.

Schlagend werdende Zinsänderungen können die Ertragslage negativ beeinflussen.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Für die Volkswagen Leasing GmbH werden die Zinsänderungsrisiken im Rahmen der monatlichen Überwachung mit dem Value-at-Risk (VaR)-Verfahren auf Basis einer 40-tägigen Haltedauer und mit einem Konfidenzniveau von 99 % ermittelt. Das Modell basiert auf einer historischen Simulation und berechnet potenzielle Ver-

luste unter Berücksichtigung von 1.000 historischen Marktschwankungen (Volatilitäten).

Während der für die operative Steuerung ermittelte VaR der Abschätzung potenzieller Verluste unter historischen Marktbedingungen dient, erfolgen auch zukunftsorientierte Stresstestszenarien, bei denen die Zinspositionen außergewöhnlichen Zinsänderungen und Worst-Case-Szenarien ausgesetzt und anhand der simulierten Ergebnisse auf gefährdende Risikopotenziale analysiert werden. Hierbei werden u. a. auch die Barwertänderungen unter den von der BaFin definierten Zinsschock-Szenarien + 200 Basispunkte und – 200 Basispunkte monatlich quantifiziert und überwacht.

Zur Berechnung der Zinsänderungsrisiken werden vorzeitige Rückzahlungen aus Kündigungsrechten über Ablauktionen berücksichtigt.

Risikosteuerung und -überwachung

Die Risikosteuerung erfolgt durch den Bereich Treasury auf Basis der vom ALM-Komitee getroffenen Beschlüsse. Die Steuerung der Zinsänderungsrisiken erfolgt mittels Zinsderivaten auf Mikro- und Portfolioebene. Die gebildeten Bewertungseinheiten werden nicht in den handelsrechtlichen Abschluss übernommen. Die Risikoüberwachung und Berichterstattung der Zinsänderungsrisiken obliegt dem Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden.

Die Geschäftsführung erhält jeden Monat für die Volkswagen Leasing GmbH einen eigenen Bericht über die aktuelle Zinsänderungsrisikolage.

Entwicklung

Die Marktpreisrisiken haben sich im abgelaufenen Jahr insgesamt stabil entwickelt. Das quantitative Risiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

Ertragsrisiko (Spezifisches GuV-Risiko)

Ertragsrisiken beschreiben die Gefahr der Abweichung von Planwerten bestimmter GuV-Positionen, die nicht bereits über die anderweitig beschriebenen Risikoarten abgedeckt werden. Hierzu gehören die Gefahren:

- > unerwartet niedriger Provisionen (Provisionsrisiko),
- > unerwartet hoher Kosten (Kostenrisiko),
- > eines im Plan zu hoch angesetzten Ertrags aus dem Neugeschäftsvolumen (Vertriebsrisiko) sowie
- > eines unerwartet schlechten Beteiligungsergebnisses.

Ziel dabei ist die regelmäßige Analyse und Überwachung des mit Ertragsrisiken verbundenen Risikopotenzials, um eine frühzeitige Erkennung von Planwertabweichungen sicherzustellen und ggf. Gegensteuerungsmaßnahmen zu initiieren. Ein Eintritt des Risikos wirkt sich gewinnmindernd auf den Ertrag und damit auf das Betriebsergebnis aus.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Quantifizierung der Ertragsrisiken erfolgt in der Volkswagen Leasing GmbH mithilfe eines parametrischen Earnings-at-Risk (EaR)-Modells unter Berücksichtigung des im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung festgelegten Konfidenzniveaus sowie eines einjährigen Prognosezeitraums.

Basis der Berechnungen sind die relevanten GuV-Positionen. Zur Abschätzung der Ertragsrisiken werden einerseits die beobachteten, relativen Plan-Ist-Abweichungen herangezogen, andererseits die Volatilitäten und Abhängigkeiten der Einzelpositionen untereinander bestimmt. Beide Komponenten fließen in die EaR-Quantifizierung ein.

Risikosteuerung und -überwachung

Unterjährig werden auf Marktebene die Entwicklungen der Ist-Werte der Positionen der Ertragsrisiken den prognostizierten Werten gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung erfolgt im Rahmen der üblichen Berichterstattung des Controllings.

Die Ergebnisse der quartalsweisen Risikoquantifizierung von Ertragsrisiken fließen im Rahmen der Risikotragfähigkeit als Abzugsposten bei der Ermittlung des Risikodeckungspotenzials ein. Die Ergebnisse werden innerhalb des Bereichs Zentrales Risikomanagement & Methoden überwacht.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko einer negativen Abweichung zwischen den tatsächlichen und den erwarteten Ein- und Auszahlungen.

Unter Liquiditätsrisiko wird das Risiko verstanden, fällige Zahlungsverpflichtungen nicht vollständig oder zeitgerecht zu erfüllen oder – im Falle einer Liquiditätskrise – Refinanzierungsmittel nur zu erhöhten Marktsätzen zu beschaffen oder Aktiva nur mit Abschlägen zu den Marktpreisen veräußern zu können. Resultierend hieraus wird zwischen Zahlungsunfähigkeitsrisiko (Dispositives Liquiditätsrisiko inklusive Abruf- und Terminrisiko), Refinanzierungsrisiko (Strukturelles Liquiditätsrisiko) und Marktliquiditätsrisiko unterschieden.

Oberstes Ziel des Liquiditätsmanagements der Volkswagen Leasing GmbH ist die Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

Für den Fall eines schlagend werdenden Liquiditätsrisikos treten beim Refinanzierungsrisiko erhöhte Kosten und beim Marktliquiditätsrisiko geringere Verkaufspreise von Vermögensgegenständen ein, die beide in einer Belastung der Ertragslage münden. Das Zahlungsunfähigkeitsrisiko birgt als Konsequenz im schlimmsten Fall die Insolvenz wegen Illiquidität, für deren Vermeidung das Liquiditätsrisikomanagement in der Volkswagen Leasing GmbH sorgt.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die erwarteten Liquiditätsströme der Volkswagen Leasing GmbH werden im Treasury der Volkswagen Bank GmbH gebündelt und ausgewertet.

Die Identifikation und Erfassung von Liquiditätsrisiken erfolgt durch den Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden. Basierend auf einem Szenario-Ansatz werden die Liquiditätsablaufbilanzen sowohl aufgrund institutseigener als auch marktweiter Ursachen sowie aus Kombinationen dieser gestresst. Die jeweilige Parametrisierung dieser Stressszenarien erfolgt auf zwei Wegen. Auf der einen Seite werden historisch beobachtete Ereignisse herangezogen sowie unterschiedliche Auswirkungsgrade hypothetisch vorstellbarer Ereignisse definiert. Durch diesen Ansatz werden die maßgeblichen Ausprägungen des Zahlungsunfähigkeitsrisikos und bonitäts- oder marktgetriebene Spreadveränderungen zur Quantifizierung des Refinanzierungsrisikos berücksichtigt. Auf der anderen Seite erstellt das Treasury zusätzlich zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cash-Flow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite.

Risikosteuerung und -überwachung

Zur Steuerung der Liquidität überwacht das Operational Liquidity Committee (OLC) die aktuelle Liquiditätssituation und die Reichweite der Liquidität in zweiwöchentlichen Sitzungen. Es entscheidet über Refinanzierungsmaßnahmen bzw. bereitet notwendige Entscheidungen für die Entscheidungsträger vor.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden kommuniziert die wesentlichen Steuerungsinformationen bzw. relevante Frühwarnindikatoren des Zahlungsunfähigkeitsrisikos und des Refinanzierungsrisikos. In Bezug auf das Zahlungsunfähigkeitsrisiko sind dies angemessene Schwellenwerte für ermittelte Auslastungsgrade – unter Berücksichtigung des Zugangs zu den relevanten Refinanzierungsquellen – über unterschiedliche Zeithorizonte. Bezüglich des Refinanzierungsrisikos werden die potenziellen Refinanzierungskosten herangezogen.

Eine strenge Nebenbedingung ist die aufsichtsrechtlich geforderte Überbrückung etwaiger Liquiditätsbedarfe über einen 7- und 30-tägigen Zeithorizont mit einem hochliquiden Liquiditätspuffer und einer entsprechenden Liquiditätsreserve. Aus diesem Grund ist für den Fall eines Liquiditätsengpasses bereits ein Notfallkonzept mit einem entsprechenden Maßnahmenkatalog zur Liquiditätsbeschaffung ausgearbeitet.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH wird monatlich über die aktuelle Liquiditätssituation informiert.

Operationelles Risiko

Das Operationelle Risiko (OpR) ist die Gefahr von Verlusten, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren (Prozessrisiken), Menschen (Personalrisiken), Systemen (Technologierisiken) oder infolge externer Ereignisse (Externe Risiken) eintreten. Diese Definition schließt die Rechtsrisiken ein.

Andere Risikoarten, z. B. Reputationsrisiken oder Strategische Risiken, fallen nicht unter die OpR-Definition.

Ziel des OpR-Managements ist es, Operationelle Risiken transparent darzustellen sowie Präventiv- bzw. Gegensteuerungsmaßnahmen zu veranlassen, um Risiken bzw. Schäden zu verhindern bzw. zu mindern.

Bei Eintritt eines Operationellen Schadens würde sich in der Konsequenz ein Verlust ergeben, wobei die Höhe des finanziellen Schadens je nach Vorfall variiert.

In der OpR-Strategie ist die Ausrichtung des Managements Operationeller Risiken festgelegt, und das OpR-Handbuch regelt den Umsetzungsprozess und die Zuständigkeiten.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Identifikation und Beurteilung von Operationellen Risiken bzw. Schäden erfolgt mithilfe der OpR-Instrumente Self Assessment und Schadensfalldatenbank durch lokale Experten im Vier-Augen-Prinzip (Assessor und Approver).

Durch das Self Assessment erfolgt die monetäre Einschätzung künftiger potenzieller Risiken. Zu diesem Zweck wird einmal jährlich ein standardisierter Risikofragebogen zur Verfügung gestellt. Die lokalen Experten ermitteln und erfassen darin in verschiedenen Risikoszenarien die mögliche Risikohöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit, jeweils in den Ausprägungen Minimum/Typisch/Maximum.

Die fortlaufende interne Sammlung der monetären operationellen Verluste und die Speicherung der relevanten Daten wird durch die zentrale Schadensfalldatenbank sichergestellt. Dafür wird den lokalen Experten ein standardisiertes Schadensformular bereitgestellt. In diesem ermitteln und erfassen sie u.a. die Schadenshöhe und den Schadenshergang.

Risikosteuerung und -überwachung

Die Steuerung der Operationellen Risiken erfolgt auf Grundlage der in Kraft gesetzten Leitlinien sowie der Vorgaben der für die speziellen Risikokategorien zuständigen Spezialbereiche. Zu diesem Zweck ist zu entscheiden, ob Risiken bzw. Schäden künftig ausgeschlossen (Risikovermeidung), minimiert (Risikominderung), bewusst weiter eingegangen (Risikoakzeptanz) oder auf Dritte übertragen (Risikotransfer) werden sollen.

Der Bereich BCM & Operational Risk plausibilisiert die Angaben der Gesellschaften/Unternehmensbereiche aus den Self Assessments sowie die gemeldeten Schadensfälle und leitet ggf. erforderliche Korrekturen ein, überprüft die Funktionsfähigkeit des OpR-Systems und veranlasst bei Bedarf entsprechende Anpassungen. Hierzu gehören insbesondere die vollständige Einbeziehung aller OpR-Geschäftsbereiche, die Überprüfung der Einhaltung der Teilrisikostategie für operationelle Risiken sowie die Überprüfung von Methoden und Verfahren zur Risikomessung.

Die Kommunikation von Operationellen Risiken erfolgt vierteljährlich im Rahmen der Risikomanagementberichte. Darüber hinaus wird ein OpR-Jahresbericht erstellt, in dem die wesentlichen Vorgänge eines Geschäftsjahres noch einmal zusammenhängend dargestellt und beurteilt werden. Die regelmäßige Berichterstattung

wird durch Ad-hoc-Meldungen ergänzt, sofern die festgelegten Kriterien erfüllt sind.

Entwicklung

Der Anstieg der Operationellen Risiken in der Vergangenheit beruhte unter anderem auf dem Geschäftswachstum der Volkswagen Leasing GmbH. Daneben führten Schulungen und Sensibilisierungen für das Thema Operationelle Risiken zu einer verbesserten Erfassung von Schadensfällen. Gleichzeitig spiegelt sich dieses auch in den Einschätzungen der zukünftigen Operationellen Risiken wider, die auf den Erfahrungen und der Expertise der lokal verantwortlichen Personen beruhen. Aufgrund der Erkenntnisse aus eingetretenen Schadensfällen können potenzielle Risiken besser eingeschätzt werden und zusätzlich zur Berücksichtigung neuer Szenarien führen.

Risiko aus Outsourcing-Aktivitäten

Ein Outsourcing (= Auslagerung) liegt vor, wenn ein anderes Unternehmen (= Auslagerungsunternehmen) mit der Wahrnehmung von Aktivitäten und Prozessen im Zusammenhang mit der Durchführung von Dienstleistungen beauftragt wird, die ansonsten selbst erbracht würden.

Hiervon abzugrenzen ist der einmalige oder gelegentliche Fremdbezug von Gütern und Leistungen sowie Leistungen, die typischerweise von einem beaufsichtigten Unternehmen bezogen werden und aufgrund tatsächlicher Gegebenheiten oder rechtlicher Vorgaben regelmäßig weder zum Zeitpunkt des Fremdbezugs noch in Zukunft von den auslagernden Unternehmen selbst erbracht werden können.

Ziel des Outsourcing-Risikomanagements ist es, die Risiken aller Auslagerungen zu identifizieren und zu minimieren. Im Rahmen der Auslagerungssteuerung und von Kontrollintensitäten werden gegebenenfalls Maßnahmen ergriffen, die eine Abweichung von einem identifizierten Risiko überwachen und dafür Sorge tragen, dass die ursprüngliche Risikosituation einer Auslagerung wiederhergestellt werden kann.

In der letztendlichen Konsequenz kann das Abweichen vom ermittelten Risiko dazu führen, dass ein Dienstleisterwechsel vorgenommen werden muss oder, sofern möglich und strategisch gewünscht, die Auslagerung beendet wird. Die Tätigkeiten können in diesem Fall durch das Institut selbst erbracht werden oder gänzlich entfallen.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoidentifikation findet über die Sachverhaltsprüfung und die Risikoanalyse statt. Im ersten Schritt wird anhand der Sachverhaltsprüfung festgestellt, ob es sich bei der geplanten Tätigkeit um einen externen Fremdbezug oder einen Outsourcing-Sachverhalt handelt. Die Risikoanalyse bestimmt anhand verschiedener Kriterien den Risikogehalt einer Auslagerung, am Ende steht das Ergebnis „nicht-wesentliche“ oder „wesentliche“ Auslagerung. Für „wesentliche“ Auslagerungen gelten strengere Kontroll- und Steuerungsintensitäten, sowie spezielle und strengere Vertragsklauseln.

Risikosteuerung und -überwachung

Die Risiken aus Outsourcing-Aktivitäten werden innerhalb der Operationellen Risiken erfasst. Für eine effektive Steuerung wurde eine Rahmenrichtlinie erlassen, die die zu beachtenden Leitplanken für Outsourcing-Verfahren vorgibt. Es ist festgelegt, dass vor jeder Auslagerung eine Risikoanalyse zu erstellen ist, um das individuelle Risiko zu ermitteln. Dieses Analyseverfahren dient als ein Bestandteil der Leitplanken und sorgt dafür, dass die ausreichenden Steuerungs- und Kontrollintensitäten Anwendung finden. Darüber hinaus gibt die Rahmenrichtlinie vor, dass alle Auslagerungsaktivitäten mit der Zentralen Auslagerungskoordination abzustimmen sind. Somit ist diese Koordinierungsstelle über sämtliche Outsourcing-Aktivitäten und die damit verbundenen Risiken informiert und setzt auch die Geschäftsführung quartalsweise über die Risiken in Kenntnis.

Ferner werden alle Risiken aus Outsourcing-Aktivitäten über die OpR-Schadensfalldatenbank und das jährliche Self Assessment der Risikoüberwachung und -steuerung unterworfen.

Restwertrisiko

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing-Gegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Dem gegenüber besteht die Chance, durch die Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert zu erhalten.

Bezogen auf den Träger der Restwerttrisiken, wird zwischen direkten und indirekten Restwerttrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch die Volkswagen Leasing GmbH direkt (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten (z. B. Händler) übergegangen ist. In diesen Fällen besteht zunächst hinsichtlich des Restwertgaranten ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertgarant aus, geht das Restwertrisiko auf die Volkswagen Leasing GmbH über.

Ziel des Restwertrisikomanagements ist es, die Risiken innerhalb der beschlossenen Limitierung zu halten. Wird das Restwertrisiko schlagend, entstehen ggf. außerordentliche Abschreibungen oder Veräußerungsverluste, die zu einer negativen Beeinflussung der Ertragslage führen können.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwerttrisiken erfolgt über den EL und UL.

Der EL ergibt sich aus der Differenz zwischen dem aktuellen, zum Bewertungsstichtag erwarteten Verwertungserlös und dem vertraglichen, bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert je Fahrzeug. Zusätzlich werden weitere Parameter wie z.B. Verwertungskosten bei der Berechnung berücksichtigt. Der Portfolio-EL wird durch Addition der einzelnen ELs aller Fahrzeuge ermittelt.

Für die Quantifizierung des UL wird die Veränderung des prognostizierten Restwerts ein Jahr vor Vertragsende zum tatsächlich erzielten (um Schäden und Fahrleistungsabweichungen bereinigten) Verkaufspreis gemessen. Die Wertveränderung wird in einem ersten Schritt pro Einzelvertrag je Periode betrachtet. Aufgrund der

Größe der Portfolios und der Vielzahl an Fahrzeugen ist jedoch das systematische Risiko von Bedeutung, sodass in einem zweiten Schritt die mittlere Wertveränderung der prognostizierten Restwerte über mehrere Perioden ermittelt wird. Der sich daraus ergebende Abschlag wird unter Benutzung der Quantilfunktion der Normalverteilung zu einem vorgegebenen Konfidenzniveau berechnet.

Die Berechnung des unerwarteten Verlustes ergibt sich aus dem Produkt der aktuellen Restwertprognose und dem Abschlag. Sie ist unabhängig vom EL und auf Einzelvertragsebene für jedes im Portfolio enthaltene Fahrzeug berechenbar. Der Portfolio-UL ergibt sich – analog zum EL – als Summe der ULs aller Fahrzeuge und ist quartalsweise zu ermitteln. Die Ergebnisse der Quantifizierung von EL und UL fließen in die Beurteilung der Risikosituation ein, u. a. in die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie in die Risikotragfähigkeit.

Bei indirekten Restwerttrisiken erfolgt die Risikoquantifizierung hinsichtlich der Restwertrisikoermittlung grundsätzlich analog der Methode bei den direkten Restwerttrisiken zuzüglich der Berücksichtigung weiterer Risikoparameter (Händlerausfall und anderen risikoartspezifischen Faktoren).

In einer Arbeitsrichtlinie sind die Rahmenvorgaben zur Entwicklung, zum Einsatz und zur Validierung der Risikoparameter für die direkten und indirekten Restwerttrisiken festgehalten.

Risikosteuerung und -überwachung

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden überwacht das Restwertrisiko innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH.

Für die direkten Restwerttrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft, wobei Restwertchancen in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt bleiben.

Durch die Verteilung der Risiken ist eine Vollabdeckung der eingegangenen Risiken in der Einzelvertragsbetrachtung aufgrund unterschiedlicher Kurvenverläufe des Restwertes (degressiver Verlauf) und der Zahlungseingänge (linear) während der Vertragslaufzeit nicht immer gegeben. Daher müssen für die bereits identifizierten Risiken in der Zukunft noch die der Restlaufzeit zugeordneten Risikobeträge verdient und den Abschreibungen zugeführt werden.

Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden im Rahmen eines aktiven Risikomanagements verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwerttrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden. Für ein umfassendes Bild hinsichtlich der Risikosensitivität des Restwertgeschäfts sind ergänzend verschiedene Stresstests für direkte Restwerttrisiken vorgesehen, die expertenorientiert unter Einbeziehung der zentralen und lokalen Risikospezialisten durchgeführt werden. Die indirekten Restwerttrisiken der Volkswagen Leasing GmbH werden plausibilisiert und in Abhängigkeit von der Risikohöhe und der Bedeutung bewertet.

Hinsichtlich der indirekten Restwerttrisiken überprüft der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial. Aus dem sich ergebenden

Restwertrisikopotenzial werden in enger Zusammenarbeit mit den Marken und dem Handel verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des indirekten Restwerttrisikos ergriffen.

Entwicklung

Die Restwerttrisiken sind im Jahr 2014 sowohl volumenbedingt als auch aufgrund von Restwertanpassungen gestiegen. Dennoch ist die Risikosituation insgesamt als stabil einzuschätzen. Das Wachstum im Fahrzeugbestand ist hauptsächlich auf den Ausbau im Flottengeschäft in Deutschland zurückzuführen.

Strategisches Risiko

Das strategische Risiko ist die Gefahr eines direkten oder indirekten Schadens durch fehlerhafte oder auf falschen Annahmen beruhende strategische Entscheidungen.

Das strategische Risiko umfasst ebenso alle Gefahren, die aus systemtechnischer, personeller und unternehmenskultureller Integration/Reorganisation resultieren (Integrations-/Reorganisationsrisiko). Ursachen dafür können Grundsatzentscheidungen über die Struktur des Unternehmens sein, die das Management hinsichtlich der Positionierung im Markt trifft.

Ziel der Volkswagen Leasing GmbH ist die kontrollierte Übernahme strategischer Risiken zur systematischen Erschließung von Ertragspotenzialen im Kerngeschäft. Der Eintritt eines Strategischen Risikos kann im schlimmsten Fall den Bestand der Gesellschaft gefährden.

In der Risikotragfähigkeit wird das Strategische Risiko durch einen Abschlag von der Risikodeckungsmasse quantitativ berücksichtigt.

Reputationsrisiko

Das Reputationsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Ereignis oder mehrere aufeinanderfolgende Ereignisse einen Reputationschaden (öffentliche Meinung) verursachen, der zu einer Einschränkung der aktuellen und zukünftigen Geschäftsmöglichkeiten/-aktivitäten (Erfolgspotenziale) und dadurch zu indirekten finanziellen Einbußen (Kundenstamm, Umsatz, Refinanzierungskosten etc.) führen oder direkte finanzielle Verluste (Strafen, Prozesskosten usw.) nach sich ziehen kann.

Die Zuständigkeit des Bereichs Unternehmenskommunikation liegt unter anderem darin, negative Meldungen in der Presse oder ähnliche rufschädigende Mitteilungen zu vermeiden bzw. für den Fall, dass dies nicht gelingt, zu bewerten und adäquate, zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen einzuleiten, um einen Reputationschaden so gering wie möglich zu halten. Strategisches Ziel ist somit die Vermeidung oder Reduktion von negativen Abweichungen der Reputation vom erwarteten Niveau. Reputationsverluste oder Imageschäden können als Konsequenz einen direkten Einfluss auf den ökonomischen Erfolg des Unternehmens haben.

Das Reputationsrisiko wird durch einen Abschlag in der Risikotragfähigkeit quantitativ berücksichtigt.

ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG

Die Volkswagen Leasing GmbH geht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit verantwortungsbewusst Risiken ein. Grundlage hierfür ist ein umfassendes System zur Identifizierung, Messung, Analyse sowie Überwachung und Steuerung von Risiken als Bestandteil eines ganzheitlichen risiko- und renditeorientierten Steuerungssystems.

Die Risikotragfähigkeit war im Jahr 2014 jederzeit gegeben. Auch 2014 erfolgte eine kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Systems, beispielsweise durch Anpassungen bei Methoden und Modellen, Systemen, Prozessen und der IT.

Die Volkswagen Leasing GmbH wird auch weiterhin in die Optimierung des umfassenden Steuerungssystems und der Risikomanagementsysteme investieren, um den betriebswirtschaftlichen und gesetzlichen Anforderungen für die Kontrolle und Steuerung der Risiken gerecht zu werden.

PROGNOSE ZU WESENTLICHEN RISIKEN

Kreditrisiko Prognose

Für 2015 erwarten wir weiterhin ein schwieriges wirtschaftliches Umfeld. Erste Erholungstendenzen von der anhaltenden Schulden-

krise in Italien sind zu erkennen. Insgesamt bleibt die Risikolage aber unverändert auf einen stabilen Level.

Restwertrisiko Prognose

Der Fahrzeugbestand soll auch im Jahre 2015 weiter anwachsen. Die Restwertrisiken werden aufgrund eines schwächer erwarteten Kfz-Markts und somit rückläufiger Restwerte leicht steigen.

Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als stabil zu erwartenden Zinsumfelds und moderaten Volatilitäten der Wechselkurse wird für das Geschäftsjahr 2015 mit einer gleichbleibenden Marktpreisrisikosituation gerechnet.

Operationelles Risiko Prognose

Aufgrund der bereits im Risikoberichtsteil dargestellten Entwicklung der Operationellen Risiken und des zukünftigen Geschäftswachstums werden moderat steigende Risiken erwartet. In diesem Zusammenhang wird von einer gleichbleibend effektiven Betrugsabwehr bzw. dem Halten des Qualitätsniveaus bei Prozessen und Mitarbeiterqualifikationen ausgegangen.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2014 traten keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung für die Volkswagen Leasing GmbH auf.

Personalbericht

Erfolg braucht Kompetenz.

Das operative Geschäft der Volkswagen Leasing GmbH wird in Deutschland durch Mitarbeiter der Volkswagen Financial Services AG wahrgenommen. Diese Beschäftigten werden im Wege der Arbeitnehmerüberlassung an die Volkswagen Leasing GmbH entliehen. Zum 31. Dezember 2014 arbeiteten 1.194 Mitarbeiter (Vorjahr: 789) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2014 77 Mitarbeiter (Vorjahr: 75) mit Arbeitsverträgen der Volkswagen Leasing GmbH beschäftigt. In unserer Filiale in Warschau waren per 31. Dezember 2014 zwei Mitarbeiter beschäftigt.

Der Bereich Personal der Volkswagen Financial Services AG ist übergreifend für alle inländischen Gesellschaften des Volkswagen Financial Services Konzerns tätig. Mit der Personalstrategie und deren Leitmotiv „Wir sind ein Spitzenteam!“ wird die Zielerreichung der vier strategischen Handlungsfelder „Kunde“, „Mitarbeiter“, „Profitabilität“ und „Volumen“ unserer Strategie WIR2018 unterstützt. Durch gezielte Entwicklung von Kompetenzen und die Förderung von Engagement und Zufriedenheit können unsere Mitarbeiter exzellente Leistungen erbringen und unsere Kunden begeistern.

Den Reifegrad unseres Ziels „Wir sind ein Spitzenteam!“ überprüfen wir extern mittels der Teilnahme an Arbeitgeberwettbewerben sowie intern durch den Stimmungsindex der Mitarbeiterbefragung „Stimmungsbarometer“.

Die Volkswagen Financial Services AG nahm im Jahr 2013 (für 2014) zum sechsten Mal am Arbeitgeberwettbewerb „Deutschlands Beste Arbeitgeber“ (Great Place to Work) teil und konnte erneut das bestmögliche Ergebnis erzielen. Nach neuer Einstufung in die Größenklasse ab 5.000 Mitarbeiter hat die Volkswagen Financial Services AG den ersten Platz belegt und zusätzlich in der Kategorie „Gesundheitsförderung“ einen Sonderpreis erhalten. Die Ergebnisse der im Rahmen der Benchmark-Studie durchgeführten

Mitarbeiterbefragung und des Kultur-Audits weisen eine Verbesserung gegenüber den sehr guten Bewertungen aus dem Jahr 2011 (für 2012) auf und zeigen uns, dass wir zur Gestaltung der Unternehmens- und Führungskultur den richtigen Weg eingeschlagen haben. Im Jahr 2014 hat die Volkswagen Financial Services AG außerdem den ersten Platz in der FOCUS-Studie „Deutschlands beste Arbeitgeber“ in der Rubrik Großunternehmen „Banken und Finanzdienstleistungen“ belegt.

Die erfolgreiche Platzierung als TOP-Arbeitgeber sowie die Erkenntnisse aus der Studie sind wichtige strategische Messgrößen und Indikatoren, die uns helfen, das Erreichte abzusichern und weiter auszubauen.

Im jährlichen Mitarbeitergespräch werden der Qualifizierungsbedarf ermittelt und geeignete Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung vereinbart. In Ergänzung zum Mitarbeitergespräch wurden im Jahr 2014 erstmalig Qualifizierungsgespräche mit Mitarbeitern in Pilotbereichen geführt, in denen Führungskraft und Mitarbeiter anhand eines zuvor erstellten Kompetenzprofils individuelle Qualifizierungsmaßnahmen durchsprechen konnten.

Im Rahmen eines Top-down-Ansatzes wurden darüber hinaus erstmals Qualifizierungskonferenzen durchgeführt. In diesen diskutierten Führungskräfte aus den unterschiedlichen Unternehmensbereichen anhand des Elements „Kompetenzentwicklung“ gemeinsam mit der FS Akademie die zukünftigen Handlungsfelder sowie die daraus resultierenden strategischen Qualifizierungsbedarfe.

Auf dieser Basis werden passgenaue Qualifizierungsmaßnahmen konzipiert, geplant und durchgeführt, sodass über die beiden Ansätze „Qualifizierungsgespräch“ und „Qualifizierungskonferenzen“ Bedarfe definiert und priorisiert werden konnten.

Prognosebericht

Die wirtschaftliche Erholung in Westeuropa wird sich im Jahr 2015 voraussichtlich fortsetzen. Mit ihrer Produktvielfalt und Präsenz in den Märkten will die Volkswagen Leasing GmbH von dieser Entwicklung profitieren.

Nachdem im Chancen- und Risikobericht die wesentlichen Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit und deren Prognosen herausgestellt wurden, wollen wir im Folgenden die voraussichtliche künftige Entwicklung skizzieren. Aus ihr ergeben sich Chancen und Potenziale, die in unserem Planungsprozess fortlaufend berücksichtigt werden, damit wir sie zeitnah nutzen können.

Unsere Prognosen entstehen unter Berücksichtigung der aktuellen Einschätzungen externer Institutionen. Dazu gehören unter anderem Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2015 etwas stärker wachsen wird als im Berichtsjahr. In Westeuropa sollte sich die wirtschaftliche Erholung im Jahr 2015 fortsetzen. Der Aufschwung bleibt aber von der Lösung struktureller Probleme abhängig.

Für Deutschland gehen wir davon aus, dass sich im Jahr 2015 die solide konjunkturelle Entwicklung bei stabilen Zuwachsraten auf dem Niveau des Berichtsjahres fortsetzt. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte ebenfalls positiv bleiben.

FINANZMÄRKTE

Die Weltkonjunktur im Jahr 2015 wird sich leicht erholen und es wird mit einem moderaten, globalen Wirtschaftswachstum gerechnet. Die geopolitische Unsicherheit, geprägt durch die ungelöste Russland-Ukraine Krise, die Konfliktherde im Nahen Osten sowie die Ebola-Epidemie, ist jedoch unverändert hoch und wird die globalen Märkte im Jahr 2015 weiter belasten. Beeinflusst durch den deutlichen Rückgang des Ölpreises und der Verbesserung von Finanzierungsbedingungen wird in Europa insgesamt eine Fortsetzung des leichten Aufschwunges erwartet, der jedoch durch die ungelösten Schuldenprobleme im Euro-Raum überschattet wird.

Die Abwertung des Euro gegenüber Dollar, Pfund und Schweizer Franken wirkt sich insbesondere positiv auf die Unternehmensgewinne der exportlastigen Unternehmen aus. Die Entwicklung auf den Kapitalmärkten wird aufgrund der anhaltend lockeren Geldpolitik der EZB zur Deflationsabwehr die Renditen weiter belasten. Ein

Ankaufprogramm von Staatsanleihen, wie von anderen Notenbanken praktiziert, wurde beschlossen.

Die deutsche Wirtschaftsleistung wird sich trotz zu erwartender Kostensteigerungen durch den in 2015 eingeführten Mindestlohn aufgrund der niedrigen Ölpreise und dem schwächeren Euro auf einem soliden Niveau bewegen.

Die weitere Entwicklung in Russland hängt von den internationalen Rahmenbedingungen ab, die - durch die Blockadepolitik gekennzeichnet - zu einem leicht negativen Wachstum des BIP führen kann. Die westlichen Sanktionen führen zu Importsubstitutionen und Isolation, begleitet von einer schwachen Rubel-Entwicklung und einem rückläufigen Weltmarktpreis für Rohöl.

Die Wirtschaftsdaten der USA erholen sich langsam und es wird nach der expansiven Geldpolitik in der Vergangenheit von einer verbesserten Konjunkturdynamik in 2015 und einer Leit-zinserhöhung Ende des ersten Halbjahrs 2015 durch die US-Notenbank FED ausgegangen. Als mögliche Folge würde die Geldpolitik der USA konträr zur geldpolitischen Lockerung der EZB laufen und zu einer weiteren Abwertung des Euro gegenüber dem Dollar führen.

Für den Euro besteht durch die beschlossenen Staatsanleihekäufe der EZB die Gefahr der Verdrängung von Investoren ins Ausland.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Wir gehen davon aus, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2015 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern bestens aufgestellt. Unsere breite, stetig wachsende Produktpalette mit verbrauchsoptimierten Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft uns weltweit einen Wettbewerbsvorteil. Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Mobilität und Innovationen nach seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Auch für die Jahre 2016 bis 2019 rechnen wir damit, dass sich das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage fortsetzt.

Nachdem der Abwärtstrend in Westeuropa im Berichtsjahr endete und erstmals nach vier rückläufigen Jahren ein Wachstum

verzeichnet wurde, rechnen wir auch für 2015 mit einem leichten Anstieg der Automobilnachfrage. Das Vorkrisenniveau sollte jedoch mittelfristig nicht erreicht werden. Die andauernde Schuldenkrise wird die Konsumenten in vielen Ländern der Region weiter verunsichern und ihre finanziellen Möglichkeiten für einen Neuwagenkauf einschränken. In Spanien und Italien wird sich der Erholungskurs voraussichtlich moderat fortsetzen. In den zentral- und osteuropäischen Märkten dürfte die Pkw-Nachfrage 2015 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen.

Der deutsche Automobilmarkt konnte im Berichtsjahr seinen Abwärtstrend stoppen und ein Wachstum verzeichnen. Im Jahr 2015 erwarten wir ein leichtes Wachstum der Nachfrage, sofern sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht verschlechtern.

MOBILITÄTSKONZEPTE

Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen beeinflussen zusehends das individuelle Mobilitätsverhalten zahlreicher Menschen. Vor allem in Ballungszentren entstehen neue Herausforderungen hinsichtlich der Gestaltung eines intelligenten Mobilitätsmix aus öffentlichem Verkehr und motorisiertem sowie nicht-motorisiertem Individualverkehr. Mobilität wird in vielerlei Hinsicht neu definiert.

Der Volkswagen Konzern hat hierauf bereits umfassend durch die Entwicklung verbrauchs- und emissionsoptimierter Fahrzeuge reagiert. Die Volkswagen Leasing GmbH arbeitet intensiv daran, gemeinsam mit den Automobilmarken des Volkswagen Konzerns Vorreiter bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte zu sein, ganz so, wie dies im klassischen Geschäft seit Langem der Fall ist.

Neue Mobilitätsangebote werden das traditionelle Verständnis, ein Automobil zu besitzen, ergänzen. Über das Leasing, die Langzeitmiete und das Autovermietgeschäft bis hin zum Carsharing deckt die Volkswagen Leasing GmbH gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften nun einen noch größeren Teil des Mobilitätsbedarfs ihrer Kunden ab.

Einfach, transparent, sicher, zuverlässig, bezahlbar, flexibel – so lauten zukünftig schlaglichtartig die Anforderungen an unser Geschäft. Die Volkswagen Leasing GmbH verfolgt die Entwicklung des Mobilitätsmarkts weiterhin intensiv und arbeitet bereits heute an neuen Modellen zur Unterstützung alternativer Vermarktungsformen und zur Etablierung neuer Mobilitätskonzepte zur Absicherung und Erweiterung ihres Geschäftsmodells.

Damit lösen wir den Kern unseres Markenversprechens auch zukünftig ein und bleiben nachhaltig „Der Schlüssel zur Mobilität“.

ENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH erwartet im kommenden Geschäftsjahr ein Wachstum im Zusammenhang mit der Absatzentwicklung des Volkswagen Konzerns, wobei mit einer Penetration leicht unter dem Vorjahresniveau gerechnet wird. Es wird weiterhin angestrebt, Wachstum durch Ausweitung des Produktangebots in vorhandenen Märkten zu erreichen.

AUSSICHTEN FÜR 2015

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass die Weltwirtschaft 2015 trotz einiger Unsicherheiten etwas stärker wachsen wird als im Vorjahr. Risiken gehen unverändert von den Finanzmärkten aus, vor allem aufgrund der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte die Wachstumsaussichten. Die aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens werden voraussichtlich die höchsten Zuwachsraten aufweisen. In den großen Industrieländern erwarten wir eine Belebung der Konjunktur, die Expansionsraten werden aber moderat bleiben.

Unter Berücksichtigung der genannten Faktoren und der Marktentwicklung ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die Ergebniserwartung basiert auf der Annahme stabiler Refinanzierungskosten, weiterer erheblicher Unsicherheiten hinsichtlich der realwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen unter anderem auf die Risikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2015 erwarten wir im Markt Deutschland gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufige Vertragszugänge sowie ein deutlich niedrigeres Operatives Ergebnis. Bei konstanten Auslieferungen an Fahrzeugen planen wir für 2015 mit einer leicht sinkenden Penetration im Markt Deutschland und für die Rechtseinheit Volkswagen Leasing GmbH. Der Vertragsbestand wird moderat über dem Vorjahresniveau erwartet.

In Italien erwarten wir sowohl bei den Vertragszugängen und –beständen als auch beim Operativen Ergebnis deutliche Rückgänge gegenüber dem Vorjahr. Wir prognostizieren eine leicht sinkende Penetrationsrate. In Polen dagegen wird bei Vertragszugängen und Vertragsbeständen mit einer leicht positiven Entwicklung gerechnet. Das operative Ergebnis wird deutlich über dem Vorjahr erwartet. Bei der Penetrationsrate erwarten wir einen deutlichen Anstieg.

Braunschweig, den 10. Februar 2015

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Thomas Rennebaum



Dr. Heidrun Zirfas

Bilanz

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG, ZUM 31. DEZEMBER 2014

T €		31.12.2014	31.12.2013 ¹
Aktiva			
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) Täglich fällig	5.572		3.843
b) Andere Forderungen	41.655		0
		47.227	3.843
2. Forderungen an Kunden			
a) Täglich fällig	286.139		248.386
b) Andere Forderungen	1.038.008		0
		1.324.147	248.386
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		8.651	8.651
4. Immaterielle Anlagewerte		2.222	523
5. Sachanlagen			
a) Leasingvermögen	19.206.087		17.940.004
b) Grundstücke und Gebäude	34.661		28.919
c) Betriebs- und Geschäftsausstattung	998		0
		19.241.746	17.968.923
6. Sonstige Vermögensgegenstände		787.261	851.292
7. Rechnungsabgrenzungsposten		332.683	272.281
Summe der Aktiva		21.743.937	19.353.899

1 Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen zum 31. Dezember 2013 sind: Forderungen an Kreditinstitute 30.278 Tsd. €, Forderungen an Kunden 260.154 Tsd. €, Sachanlagen 38.101 Tsd. €.

JAHRESABSCHLUSS
Bilanz

T €		31.12.2014	31.12.2013 ¹
Passiva			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) Täglich fällig	320.791		1.526
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	420.369		226.100
		741.160	227.626
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
a) täglich fällig	2.976.652		2.177.471
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	4.637.608		5.517.527
		7.614.260	7.694.998
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
begebene Schuldverschreibungen	8.179.214		6.336.574
aus Commercial Papers	0		19.997
		8.179.214	6.356.571
4. Sonstige Verbindlichkeiten		22.374	38.264
5. Rechnungsabgrenzungsposten		4.162.786	4.255.795
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	16.940		8.976
b) andere Rückstellungen	774.747		550.993
		791.687	559.969
7. Sonderposten mit Rücklageanteil		1.447	1.552
8. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	76.004		76.004
b) Kapitalrücklage	154.356		142.471
c) Bilanzgewinn	649		649
		231.009	219.124
Summe der Passiva		21.743.937	19.353.899
Andere Verpflichtungen			
unwiderrufliche Kreditzusagen		1.689.914	1.087.214

1 Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen zum 31. Dezember 2013 sind: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 262.329 Tsd. €, Eigenkapital –44.597 Tsd. €.

Gewinn- und Verlustrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

T €		1.1. – 31.12.2014	1.1. – 31.12.2013 ¹
1.	Leasingerträge	12.941.571	11.451.469
2.	Leasingaufwendungen	7.201.872	6.102.588
		5.739.699	5.348.881
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	26.862	1.853
4.	Zinsaufwendungen	306.237	343.724
	davon: Aufzinsung Rückstellungen	2.396	7.434
		-279.375	-341.871
5.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2.721	4.827
6.	Provisionserträge	754	452
7.	Provisionsaufwendungen	416.816	384.160
		-416.062	-383.708
8.	Sonstige betriebliche Erträge	537.888	97.873
9.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	105	105
10.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen		
	a) Personalaufwand		
	aa) Löhne und Gehälter	4.100	3.671
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.240	1.348
		5.340	5.019
	b) andere Verwaltungsaufwendungen	334.355	254.096
		339.695	259.115
11.	Abschreibungen und Wertberichtigungen		
	a) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen	2.177	724
	b) auf das Leasingvermögen	4.401.943	4.063.124
		4.404.120	4.063.848
12.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	217.660	101.776
13.	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft	697.616	356.545
14.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	215.689	108.784
15.	Aufwendungen aus Verlustübernahme	4.443	2.407
16.	Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit	137.131	51.200
17.	Außerordentliche Aufwendungen	56.483	0
18.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	168.721	176.431
19.	Erträge aus Verlustübernahme	88.073	125.231
20.	Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne	0	0
21.	Jahresüberschuss	0	0
22.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	649	649
23.	Bilanzgewinn	649	649

1 Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen zum 31. Dezember 2013 sind: Leasingergebnis 23.279 Tsd. €, Zinsergebnis 4.240 Tsd. €, Abschreibungen und Wertberichtigungen 12.379 Tsd. €, Sonstige betriebliche Aufwendungen 11.128 Tsd. €, Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit 1.754 Tsd. €, Jahresfehlbetrag 4.066 Tsd. €.

Kapitalflussrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

T €	1.1. – 31.12.2014	1.1. – 31.12.2013
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	–88.074	–125.231
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	4.404.120	4.009.849
Veränderung der Rückstellungen	228.927	26.650
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	–466.038	–435.155
Zinsergebnis	279.375	341.871
Sonstige Anpassungen	168.286	173.482
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	–12.174	35.792
Veränderung der Forderungen an Kunden	–764.333	106.543
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	52.995	38.226
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	251.230	–44.070
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	–193.720	1.590.782
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	1.822.643	–348.742
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	–62.594	–89.560
Erhaltene Zinsen	26.862	1.853
Gezahlte Zinsen	–306.237	–343.724
Gezahlte Ertragsteuern	–168.286	–173.482
I. Cash flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	5.172.982	4.765.084
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	6.784.047	5.640.916
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	–11.949.952	–10.379.090
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	–7.077	–17.124
II. Cash flow aus der Investitionstätigkeit	–5.172.982	–4.755.298
Einzahlungen von Unternehmenseignern/Auszahlungen an Unternehmenseigner	0	–9.792
III. Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	0	–9.792
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	0	–6
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0	6
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	0	0

Bilanz und GuV sind gemäß der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute (RechKredV) aufgestellt. Der Finanzmittelfonds entspricht dem Kassenbestand gemäß DRS 21.

Eigenkapitalspiegel

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG

T €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2013	76.004	142.471	649	219.124
Veränderung	0	11.885	–	11.885
Stand 31. Dezember 2014	76.004	154.356	649	231.009

Anhang

DES JAHRESABSCHLUSSES DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2014

1. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

Der Jahresabschluss der Volkswagen Leasing GmbH ist nach den Vorschriften des HGB und der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute (RechKredV) aufgestellt.

Die Volkswagen Leasing GmbH erbringt für Gesellschaften des Konzerns der Volkswagen Financial Services AG IT-Dienstleistungen und interne Dienstleistungen. Diese werden durch eine interne Kostenverrechnung verursachungsgerecht an die deutschen Konzerngesellschaften weiterbelastet.

Die Erträge aus den Weiterberechnungen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert beibehalten.

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert.

Für das am 31. Dezember 2009 vorhandene Anlagevermögen wird von dem gemäß Art. 67 Abs. 4 EGHGB bestehenden Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht Gebrauch gemacht.

Die Sachanlagen und das Leasingvermögen werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige und bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet.

Die Abschreibungen werden für das Verwaltungsgebäude (Nutzungsdauer 50 Jahre Altbau bzw. 25 Jahre Neubau) linear vorgenommen.

Unter Ausübung des nach Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB vorgesehenen Wahlrechts zur Beibehaltung werden Unterschiede zwischen handelsrechtlich gebotenen und steuerrechtlich zulässigen Wertansätzen unter dem Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen, dieser wird mit dem Nennwert angesetzt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert angesetzt. Das Ausfallrisiko wird durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen Ausgaben vor dem Abschlussstichtag, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen; die Auflösung des Postens erfolgt linear entsprechend dem Zeitablauf.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen in Höhe des Erfüllungsbetrags Rechnung getragen. Rückstellungen mit einer Laufzeit von über einem Jahr werden mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, der monatlich von der Deutschen Bundesbank bekannt gegeben wird, abgezinst. Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Erfüllungsbetrag aus.

Latente Steuern werden aufgrund eines bestehenden Ergebnisabführungsvertrags grundsätzlich bei der Volkswagen AG als Organträgerin berücksichtigt. Die latenten Steuern werden für alle temporären Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Bilanzwerten und deren steuerlichen Wertansätzen unter Berücksichtigung des unternehmensindividuellen Steuersatzes von 29,80 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2014 ergab sich aufgrund der in Anspruch genommenen Saldierungsmöglichkeit von aktiven und passiven latenten Steuern kein gesonderter Ausweis von passiven latenten Steuern. Die in der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung in Italien vorliegenden passiven latenten Steuern aus dem Leasingvermögen werden mit aktiven latenten Steuern aus dem Rückstellungsbereich saldiert. Die in der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung in Polen vorliegenden passiven latenten Steuern aus Forderungen werden mit aktiven latenten Steuern aus dem Leasingvermögen saldiert. Darüber hinaus werden keine aktiven latenten Steuern in Ausübung des Wahlrechts des § 274 HGB angesetzt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst künftigen Perioden zuzurechnende Erträge bzw. sonstige betriebliche Erträge des Leasinggeschäfts.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert angesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen werden mit dem Barwert angesetzt.

Die in der Volkswagen Leasing GmbH abgeschlossenen Zinsderivate stehen in allgemeinen wirtschaftlichen Sicherungsbeziehungen. Das Wahlrecht zur expliziten Bildung von Bewertungseinheiten wird nicht in Anspruch genommen.

Für Vermögensgegenstände und Schulden in Fremdwährung erfolgt die Währungsumrechnung gemäß § 256a Satz 1 HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag und unter Beachtung des Anschaffungskosten- und Imparitätsprinzips. Bei einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden die Umrechnungsergebnisse gemäß § 256a Satz 2 HGB voll erfolgswirksam erfasst.

Die aufgeführten Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2013 sowie die Davon-Vermerke enthalten nicht die Werte der Filiale Polen. Diese werden, soweit wesentlich, jeweils unter der betreffenden Aufstellung angegeben.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Die Aufgliederung des in der Bilanz zusammengefassten Anlagevermögens und dessen Entwicklung im Berichtsjahr gehen aus dem Anlagengitter hervor.

Die Forderungen an Kreditinstitute gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2014	31.12.2013 ¹
1. Forderungen an Kreditinstitute	47.227	3.843
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 41.936; Vorjahr: T € 1.436)		
Gesamt	47.227	3.843

1 Zum 31. Dezember 2013 betragen die Forderungen der Filiale Polen 30.278 Tsd. €, davon 30.255 Tsd. € gegenüber verbundenen Unternehmen.

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2014	31.12.2013 ¹
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	425.556	105.665
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	887.981	133.977
(davon gegen die Gesellschafterin T € 839.585; Vorjahr: T € 125.231)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 45.680; Vorjahr: T € 6.576)		
3. Sonstige Forderungen	10.610	8.744
Gesamt	1.324.147	248.386

1 Zum 31. Dezember 2013 betragen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Filiale Polen 260.154 Tsd. €, davon 257.628 Tsd. € noch nicht fällige Forderungen.

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2014	31.12.2013
1. Forderungen an Kreditinstitute	47.227	3.843
davon fällig 0 – 3 Monate	47.227	3.843
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	425.556	105.665
davon fällig 0 – 3 Monate	172.660	105.665
davon fällig > 3 – 12 Monate	95.871	0
davon fällig > 12 – 60 Monate	156.755	0
davon fällig > 60 Monate	270	0
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	887.981	133.977
davon fällig 0 – 3 Monate	137.981	133.977
davon fällig > 12 – 60 Monate	350.000	0
davon fällig > 60 Monate	400.000	0
4. Sonstige Forderungen	10.610	8.744
davon fällig 0 – 3 Monate	10.610	8.744
Gesamt	1.371.374	252.229

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T€ 522.025 (Vorjahr: T€ 437.633), die Forderungen aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 97.519 (Vorjahr: T€ 154.301) und aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 40.350 (Vorjahr: T€ 159.905).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 294.225 (Vorjahr: T€ 249.021) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuern in Höhe von T€ 8.491 (Vorjahr: T€ 7.357) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 29.828 (Vorjahr: T€ 15.875) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Durch die Filiale Polen lagen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 404.077 in fremder Währung vor.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2014	31.12.2013 ¹
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	741.160	227.626
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 448.607; Vorjahr: T € 227.626)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.614.260	7.694.998
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 5.096.683; Vorjahr: T € 6.004.057)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T € 385.068; Vorjahr: T € 2.691.581)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 474.547; Vorjahr: T € 518.164)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	8.179.214	6.356.571
4. Sonstige Verbindlichkeiten	22.374	38.264
Gesamt	16.557.008	14.317.459

1 Zum 31. Dezember 2013 betragen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten der Filiale Polen 262.3290 Tsd. €, davon 1.453 Tsd. € gegenüber verbundenen Unternehmen, sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden 112.983 Tsd. €, davon 110.017 Tsd. € gegenüber verbundenen Unternehmen.

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2014	31.12.2013
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	741.160	227.626
davon fällig 0 – 3 Monate	498.698	103.626
davon fällig > 3 – 12 Monate	207.462	80.000
davon fällig > 12 – 60 Monate	35.000	44.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.614.260	7.694.998
davon fällig 0 – 3 Monate	1.007.894	3.748.598
davon fällig > 3 – 12 Monate	881.098	1.983.886
davon fällig > 12 – 60 Monate	4.825.268	1.462.514
davon fällig > 60 Monate	900.000	500.000
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	8.179.214	6.356.571
davon fällig 0 – 3 Monate	404.214	81.571
davon fällig > 3 – 12 Monate	2.350.000	950.000
davon fällig > 12 – 60 Monate	2.425.000	4.325.000
davon fällig > 60 Monate	3.000.000	1.000.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	22.374	38.264
davon fällig 0 – 3 Monate	15.840	31.303
davon fällig > 3 – 12 Monate	338	318
davon fällig > 12 – 60 Monate	2.685	2.529
davon fällig > 60 Monate	3.511	4.114
Gesamt	16.557.008	14.317.459

Für Verbindlichkeiten wurden keine Sicherheiten seitens der Volkswagen Leasing GmbH gestellt.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Swap-Zinsen in Höhe von T€ 13.722 (Vorjahr: T€ 26.167) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Steuerrückstellungen (T€ 16.940; Vorjahr: T€ 8.976) und andere Rückstellungen (T€ 774.747; Vorjahr: T€ 550.993).

Unter den anderen Rückstellungen werden u. a. die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwert Risiken betrug T€ 3.345 (Vorjahr: T€ 121.548). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 96.861 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 76.070). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 227.006 (Vorjahr: T€ 94.316) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für ausstehende Reparaturrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen beläuft sich auf T€ 208.373 (Vorjahr: T€ 133.897).

Die in 2012 gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 100.800 vor Abzinsung bei T€ 55.000 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 2.268, Vorjahr: T€ 1.788).

Im Sonderposten mit Rücklageanteil werden die Wertberichtigungen aus steuerrechtlichen Abschreibungen gemäß § 3 ZonenRFG für das Verwaltungsgebäude erfasst. Durch die Auflösung des Sonderpostens mit Rücklageanteil und die daraus resultierende Veränderung des Steueraufwands wird das ausgewiesene Jahresergebnis nicht wesentlich erhöht. Auch die Veränderung der künftigen Jahresergebnisse durch diese steuerliche Bewertung ist nicht erheblich.

Das gezeichnete Kapital wurde im Geschäftsjahr durch eine Bareinlage der Gesellschafterin um 50 EUR erhöht. Durch Einlage der Anteile an der Volkswagen Leasing Polen Sp. z o.o. erhöhte sich die Kapitalrücklage um T€ 11.885.

Durch die Filiale Polen lagen Schulden in Höhe von T€ 404.077 in fremder Währung vor.

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Entwicklung des Anlagevermögens:

T €	BRUTTOBUCHWERTE						Stand 31.12.2014
	Vortrag 1.1.2014 (inkl. Filiale Polen)	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Fremd- währungs- differenzen		
I. Immaterielle Vermögens- gegenstände							
Software	2.761	792	0	0	-5	3.548	
Geleistete Anzahlungen	843	23	852	0	0	14	
	3.604	815	852	0	-5	3.562	
II. Sachanlagen							
Grundstücke und Gebäude	42.385	72	0	0		42.457	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.793	324	1.200	0	-10	1.907	
Anlagen im Bau	1.001	5.866	0	0		6.867	
	46.179	6.262	1.200	0	-10	51.231	
III. Leasingvermögen							
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	24.761.332	11.891.361	10.165.613	41.361	-992	26.527.449	
Geleistete Anzahlungen	41.992	59.384	631	-41.361	0	59.384	
	24.803.324	11.950.745	10.166.244	0	-992	26.586.833	
IV. Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	8.651	11.886	11.886	0	0	8.651	
Gesamt Anlagevermögen	24.861.758	11.969.708	10.180.182	0	-1.007	26.650.277	

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

	WERTBERICHTIGUNGEN				NETTOBUCHWERTE		
	Vortrag 1.1.2014 (inkl. Filiale Polen)	Zugänge	Abgänge	Fremd- währungs- differenzen	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2014	Stand 31.12.2013
	1560	584	779	-25	1340	2208	1.201
	0					14	843
	1.560	584	779	-25	1.340	2.222	2.044
	13.393	1.285	0	-15	14.663	27.794	28.992
	1.615	308	982	-32	909	998	1.178
	0	0	0	0	0	6.867	1.001
	15.008	1.593	982	-47	15.572	35.659	31.171
	6.827.472	4.401.943	3.848.235	-434	7.380.746	19.146.703	17.933.860
	0	0	0	0	0	59.384	41.992
	6.827.472	4.401.943	3.848.235	-434	7.380.746	19.206.087	17.975.852
	0	0	0	0	0	8.651	8.651
	6.844.040	4.404.120	3.849.996	-506	7.397.658	19.252.619	18.017.718

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 12.941.571. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 7.201.872 und enthalten die zur Erzielung der Erlöse erforderlichen Aufwendungen. Diese sind im Wesentlichen die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Leasinggegenstände und Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing. Das Leasingergebnis beläuft sich auf T€ 5.739.699.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T €	1.1. – 31.12.2014	1.1. – 31.12.2013 ¹
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T € 7.382; Vorjahr: T € 358)	26.862	1.853
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T € 54.620; Vorjahr: T € 146.723)	306.237	343.724
Gesamt	-279.375	-341.871

¹ Zum 31. Dezember 2013 betrug das Zinsergebnis der Filiale Polen 4.240 Tsd. €.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 537.888, davon T€ 131.502 aus dem Leasinggeschäft und T€ 63.721 aus weiterberechneten Gemeinkosten. Weiterhin sind Erträge aus dem Rückkauf der ABS-Transaktion VCL Master SA Compartment 2 in Höhe von T€ 342.664 enthalten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 105. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 12.253.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand, Verona sowie der Filiale Polen beträgt T € 5.340, davon T € 4.100 für Löhne und Gehälter und T € 1.240 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T € 334.355, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassung und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 4.401.943 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von T€ 233.259 (Vorjahr: T€ 225.226). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 400 (Vorjahr: T€ 10.000).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 217.660. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus der Beendigung der ABS-Transaktion C2 in Höhe von T€ 167.057 sowie Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 9.754. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 7.426.

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 697.616 stehen Erträge von T€ 215.689 gegenüber.

Die außerordentlichen Aufwendungen beinhalten ausschließlich die Effekte aus der Übernahme der Filiale Polen und der damit verbundenen Umstellung dieser Filiale auf die Rechnungslegung nach HGB.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Gewinn vor Steuern von 80,6 Mio. € (Vorjahr: 51,2 Mio. €).

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Verlust in Höhe von T€ 88.073 durch die Volkswagen Financial Services AG übernommen.

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T €	1.1. – 31.12.2014				1.1. – 31.12.2013 ¹
	Deutschland	Italien	Polen	Gesamt	Gesamt
1. Leasingerträge					
Mieten	4.570.670	197.901	10.190	4.778.761	4.559.400
Wartungs- und Dienstleistungserträge	888.646	20.619	10.686	919.951	819.139
Gebrauchtwagenverkäufe	6.689.538	91.369	3.141	6.784.048	5.640.916
Übrige	434.240	17.512	7.059	458.811	432.014
	12.583.094	327.401	31.076	12.941.571	11.451.469
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	7.608	26	19.228	26.862	1.853
6. Provisionserträge	446	0	308	754	452
8. Sonstige betriebliche Erträge	520.024	1.218	16.646	537.888	97.873
9. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	105	0	0	105	105
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	192.480	22.756	453	215.689	108.784
Gesamt	13.303.757	351.401	67.711	13.722.869	11.660.536

1 Zum 31. Dezember 2013 betragen die Leasingerträge der Filiale Polen 29.994 Tsd. €, die Gesamterträge 50.852 Tsd. €.

5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 19,9 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 430,8 Mio. € und die negativen Marktwerte 49,0 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 97,5 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 13,7 Mio. € in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

Der Jahresabschluss unserer Gesellschaft wird in den nach den International Financial Reporting Standards erstellten Konzernabschluss der Volkswagen AG, Wolfsburg (größter Konsolidierungskreis), einbezogen, der beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht wird.

Außerdem wird der Abschluss unserer Gesellschaft in den Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, einbezogen, der beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht wird.

Zur Refinanzierung ihres Leasingvermögens hat die Volkswagen Leasing GmbH Asset-Backed Securities-Transaktionen (ABS-Transaktionen) am Markt platziert. Im Geschäftsjahr 2014 sind zwei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2014 insgesamt Liquidität in Höhe von T€ 4.205.823 zugeflossen. Daneben laufen drei weitere Transaktionen aus Vorjahren. Neben dem jeweils einmaligen Zufluss aus diesen Transaktionen bestehen keine weiteren wesentlichen Auswirkungen auf die gegenwärtige und zukünftige Liquiditäts- und Finanzlage der Volkswagen Leasing GmbH.

Die Volkswagen Leasing GmbH hält 100% der Anteile an der Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2014 mit einem Jahresverlust vor Steuern von 2,4 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH übernommen wird. Das Eigenkapital der VTI beträgt zum Stichtag unverändert 2,8 Mio. €.

Weiterhin hält die Volkswagen Leasing GmbH 100% der Anteile an der Carmobility GmbH (Carmobility), München. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2014 mit einem Jahresverlust vor Steuern von 2,0 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH übernommen wird. Das Eigenkapital der Carmobility beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,3 Mio. €.

Des Weiteren hält die Volkswagen Leasing GmbH 100% der Anteile an der Euromobil Autovermietung GmbH (Euromobil), Isernhagen. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2014 mit einem Jahresgewinn vor Steuern von 2,7 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH vereinbart wird. Das Eigenkapital der Euromobil beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,8 Mio. €.

Die Grundstücke und Gebäude der Volkswagen Leasing GmbH werden im Wesentlichen von den weiteren in Braunschweig ansässigen Gesellschaften des FS-Teilkonzerns genutzt.

Die unwiderruflichen Kreditzusagen beziehen sich auf bestätigte Leasingverträge, bei denen das Fahrzeug am Bilanzstichtag noch nicht ausgeliefert worden ist und somit die zugesagten Kreditlimite noch nicht in Anspruch genommen worden sind. Mit der Inanspruchnahme wird gerechnet. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen in Form eines Einkaufsobligos in für die Beurteilung der Finanzlage der Gesellschaft unwesentlicher Höhe.

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen, die nicht aus der Bilanz ersichtlich sind, bestehen im Zusammenhang mit den ABS-Transaktionen zum Abschlussstichtag insoweit, als die den verkauften zukünftigen Leasingforderungen zugrunde liegenden Fahrzeuge an die die Schuldverschreibungen emittierenden Zweckgesellschaften sicherungsübereignet sind.

Die Volkswagen Leasing GmbH tätigt keine marktüblichen Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen.

Das Abschlussprüferhonorar wird im Anhang zum Konzernabschluss der Volkswagen AG, Wolfsburg, dargestellt.

Die Volkswagen Leasing GmbH bedient sich zur Durchführung ihrer Geschäftstätigkeit in Deutschland keines eigenen Personals. Die Mitarbeiter wurden von der Volkswagen Financial Services AG gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Daneben wurden in den Filialen Mailand und Verona jahresdurchschnittlich 75 Angestellte (Vorjahr: 74) und in der Filiale Polen jahresdurchschnittlich 2 Angestellte beschäftigt.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH schlägt vor, den verbleibenden Bilanzgewinn von 648.680,82 € auf das neue Geschäftsjahr vorzutragen.

6. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31. Dezember 2014

GERHARD KÜNNE

Sprecher der Geschäftsführung
Vertrieb Großkunden

ANDREAS KIEFER (BIS 25. FEBRUAR 2014)

Middle Office Leasing

THOMAS RENNEBAUM (AB 26. FEBRUAR 2014)

Middle Office Leasing (ab 01. Juli 2014)

DR. HEIDRUN ZIRFAS

Back Office Leasing

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 15. Mai 2012 wurde für die Volkswagen Leasing GmbH als Kapitalgesellschaft i. S. d. § 264d HGB ein Prüfungsausschuss gemäß § 324 HGB gebildet.

Der Prüfungsausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

DR. JÖRG BOCHE

Vorsitzender (ab 24. April 2014)
Generalbevollmächtigter der Volkswagen AG
Leiter Konzern Treasury

WALDEMAR DROSDZIOK

Stellvertretender Vorsitzender
Vorsitzender des Gemeinsamen Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG,
der Volkswagen Bank GmbH und der Euromobil Autovermietung GmbH

DR. ARNO ANTLITZ

Vorsitzender (bis 23. April 2014)
Mitglied des Markenvorstands Volkswagen
Controlling und Rechnungswesen

GABOR POLONYI (AB 01. MAI 2014)

Leiter Großkunden Management der Volkswagen Leasing GmbH

JÖRG THIELEMANN (BIS 30. APRIL 2014)

Leiter Großkunden Management der Volkswagen Leasing GmbH

7. Erklärung der Geschäftsführung

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen Leasing GmbH vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses sowie die Lage der Volkswagen Leasing GmbH so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird. Darüber hinaus werden die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben.

Braunschweig, den 10. Februar 2015

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Thomas Rennebaum



Dr. Heidrun Zirfas

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Volkswagen Leasing Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Braunschweig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführer sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, den 10. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Jan Seiffert
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Prüfungsausschusses

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinn des § 264d HGB. Gemäß der Bestimmungen des § 324 HGB ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit den in § 107 Abs. 3 S. 2 AktG beschriebenen Aufgaben befasst. Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich die unter den Organangaben im Anhang dargestellten personellen Veränderungen.

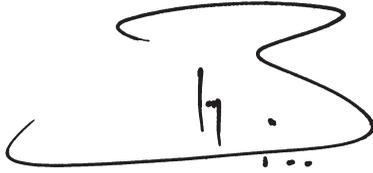
Im Berichtsjahr ist der Prüfungsausschuss zu zwei ordentlichen Sitzungen zusammengetreten. Außerordentliche Sitzungen haben nicht stattgefunden. Eilbedürftige Vorgänge, über die im Umlaufverfahren zu entscheiden wäre, lagen im Berichtsjahr nicht vor. Bei den Sitzungen waren alle Mitglieder des Prüfungsausschusses anwesend.

In der Sitzung vom 26. Februar 2014 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2013 sowie den Vorschlag für die Gewinnverwendung geprüft. Dabei wurden die Berichte über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Volkswagen Leasing GmbH sowie wesentliche Vorgänge und Themen mit Bezug zur Rechnungslegung mit dem Abschlussprüfer erörtert. Über die Prüfung hat der Ausschuss der Alleingeschafterin Bericht erstattet.

Weiterhin hat sich der Ausschuss erläutern lassen, inwiefern Beziehungen beruflicher, finanzieller oder sonstiger Art zwischen dem Abschlussprüfer und der Gesellschaft bzw. zu ihren Organen bestehen, um die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu beurteilen. In diesem Zusammenhang hat der Prüfungsausschuss Informationen über die vom Abschlussprüfer neben der Prüfungstätigkeit erbrachten Leistungen gegenüber der Gesellschaft und über vorliegende Abschluss- oder Befangenheitsgründe eingeholt. Nach eingehender Prüfung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Prüfungsausschuss der Alleingeschafterin eine Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers ausgesprochen und die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung zur Erteilung des Prüfungsauftrages vorbereitet.

In seiner Sitzung am 25. November 2014 beschäftigte sich der Prüfungsausschuss mit dem Risikomanagement und dem Comprehensive Assessment der EZB. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss vom Leiter der internen Revision über das Revisionssystem und die Überwachung der Abstellung festgestellter Mängel berichten. Darüber hinaus wurden mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsplanung, die Prüfungsschwerpunkte und die Informationspflichten des Abschlussprüfers besprochen.

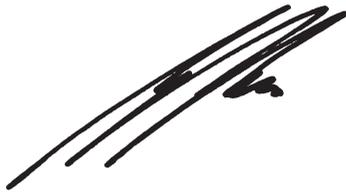
Braunschweig, den 17. Februar 2015

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large, rounded 'B' shape with a vertical line through the center and a horizontal line at the bottom.

Dr. Jörg Boche
Vorsitzender

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping 'W' followed by a series of connected loops and a final flourish.

Waldemar Drosdziok
stellv. Vorsitzender

A handwritten signature in black ink, characterized by several thick, parallel diagonal strokes that sweep from the top left towards the bottom right.

Dr. Arno Antlitz
Mitglied

A handwritten signature in black ink, showing a cursive 'G' followed by a series of loops and a final horizontal stroke.

Gabor Polonyi
Mitglied

HINWEIS IN BEZUG AUF ZUKUNFTSGERICHTETE AUSSAGEN

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf der Volkswagen Leasing GmbH. Diesen Aussagen liegen u. a. Annahmen zur Entwicklung der Weltwirtschaft sowie der Finanz- und Automobilmärkte zugrunde, die die Volkswagen Leasing GmbH auf Basis der ihr vorliegenden Informationen getroffen hat, und die sie zurzeit als realistisch ansieht. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollte es daher entgegen den Erwartungen und Annahmen zu einer abweichenden Entwicklung kommen oder unvorhergesehene Ereignisse eintreten, die auf das Geschäft der Volkswagen Leasing GmbH einwirken, wird das ihre Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen.

HERAUSGEBER:

Volkswagen Leasing GmbH
Gifhorner Straße 57
D-38112 Braunschweig
Telefon (0531) 212 0
info@vwfs.com
www.vwfs.de

Investor Relations
Telefon (0531) 212 30 71

KONZEPTION UND GESTALTUNG:

KIRCHHOFF CONSULT AG, Hamburg

Sie finden den Geschäftsbericht 2014 auch unter www.vwfs.de/gb14

Dieser Geschäftsbericht ist auch in englischer Sprache erhältlich.

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Gifhorner Straße 57 · 38112 Braunschweig · Telefon +49 (0) 531 212-0
info@vwfs.com · www.vwfs.de · www.facebook.com/vwfsde
Investor Relations: Telefon +49 (0) 531 212-30 71 · ir@vwfs.com

