

# VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

VOLKSWAGEN LEASING GMBH  
GESCHÄFTSBERICHT

*2017*

# Volkswagen Leasing GmbH

## Im Überblick

---

in Mio. €	2017	2016	2015	2014	2013
Investitionen ins Leasingvermögen	16.040	14.904	13.728	11.951	10.379
Leasingvermögen	26.049	23.753	21.141	19.206	17.940
Bilanzsumme	32.218	27.767	24.549	21.744	19.354
Leasingerträge	15.848	14.681	14.001	12.942	11.451
in Tsd. Fahrzeugen	2017	2016	2015	2014	2013
Neuverträge	615	590	555	517	439
Vertragsbestand	1.386	1.281	1.181	1.110	1.014

# Grundlagen der Gesellschaft

Kontinuierliches Wachstum bestätigt das Geschäftsmodell der Volkswagen Leasing GmbH.

## GESCHÄFTSMODELL

Im Jahre 1966 wurde mit der Gründung der Volkswagen Leasing GmbH 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. Die Organisation der Volkswagen Leasing GmbH richtet sich konsequent an den Bedürfnissen der Kundengruppen Einzel-, Firmen- und Großkunden aus.

Bis zum 30. April 2017 teilte sich die Verantwortung in der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH in die Ressorts Vertrieb Großkunden unter der Leitung von Herrn Gerhard Künne sowie Back Office unter der Leitung von Herrn Harald Heßke auf.

Per 1. Mai 2017 erfolgte aufgrund der Berufung von Herrn Knut Krösche zum Geschäftsführer der Volkswagen Leasing GmbH eine Aufteilung in drei Geschäftsführungsressorts. Den Bereich Front Office Vertrieb Flottenmanagement mit den Vertriebsfunktionen verantwortete Herr Knut Krösche. Das Middle Office umfasste die Themen Großkundenmanagement, Vermietmodelle und Schaden- und Dienstleistungsmanagement in der Verantwortung von Herrn Gerhard Künne. Die Aufgabengebiete Risikomanagement und Marktfolge der Volkswagen Leasing GmbH wurden weiterhin im Geschäftsführungsressort Back Office bei Herrn Harald Heßke gebündelt.

Per 1. September 2017 erfolgte eine Neuaufstellung der Volkswagen Leasing GmbH. In der Unternehmenssteuerung werden nun die Themengebiete Marketing, Vertriebssteuerung, Markenmanagement und Vertriebsstrategie zusammengefasst. Diesen Geschäftsführungsbereich hat Herr Anthony Bandmann mit der Berufung zum Sprecher und Geschäftsführer der Volkswagen Leasing GmbH zum 1. September 2017 übernommen. Im Bereich Front Office sind seit 1. September 2017

die Innen- und Außendienste der Volkswagen Leasing GmbH sowie die Abwicklung von Fuhrparkdienstleistungen gebündelt, um den Kunden ein optimal abgestimmtes Fuhrparkmanagement und ein umfangreiches Dienstleistungs- und Mobilitätsangebot zu bieten. Dieses Ressort verantwortet Herr Knut Krösche. Dem Geschäftsführungsressort Back Office von Frau Silke Finger als neu berufenem Mitglied der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH zum 1. September 2017 sind die Aufgabengebiete Risikomanagement, Marktfolge und Controlling zugeordnet.

Die Volkswagen Financial Services AG hat in 2016 eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung eingeleitet. Mit der Abspaltung der Volkswagen Bank GmbH von der Volkswagen Financial Services AG zum 1. September 2017 wurde ein wesentlicher Meilenstein des Projekts erreicht. Durch die Umstrukturierung wird das europäische Kredit- und Einlagengeschäft getrennt von den anderen Finanzdienstleistungsaktivitäten aufgestellt und in der Volkswagen Bank GmbH als direkte Tochter der Volkswagen AG gebündelt. Mit der Neuaufstellung sollen mehr Transparenz und Übersichtlichkeit für die Aufsicht geschaffen, der Eigenmitteleinsatz optimiert und die Komplexität reduziert werden. Mit einer neuen Gesellschaft, der Volkswagen Financial Services Digital Solutions GmbH, werden systembasierte Dienstleistungen für deren Muttergesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Financial Services AG entwickelt und bereitgestellt. Die anderen Aktivitäten verbleiben in der ebenfalls direkt an die Volkswagen AG angebundenen Volkswagen Financial Services AG.

## 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 einbezogen. 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 Ergebnis<sup>1</sup> 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.

#### Überleitungsrechnung in Mio. €

Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB (rechtliche Einheit)	-525,4
Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB (Filialen)	30,9
Abweichungen im lfd. Ergebnis aus Klassifizierungs-/ Bewertungsunterschieden der Leasingverträge HGB zu IFRS	488,6
Mehraufwand HGB zu IFRS aus der ABS-Refinanzierung	171,4
Sonstige Effekte	-72,3
Operatives Ergebnis nach IFRS	93,2

Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Penetration<sup>2</sup>, der Vertragsbestand<sup>3</sup> und die Vertragszugänge<sup>4</sup>. Der Return on Equity (RoE) und die Cost Income Ratio (CIR) werden auf Ebene der Gesellschaft übergeordneten Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als weitere finanzielle Steuerungsgrößen herangezogen.

### VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Geschäftsjahr 2017 gab es 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

Die Weltwirtschaft wuchs im Geschäftsjahr 2017 kräftiger als im Vorjahr. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen stieg dagegen nicht so stark wie im Jahr zuvor. Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit der Volkswagen Leasing GmbH liegt unter dem des Vorjahres.

## GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2017 positiv.

In 2017 erhielt die Volkswagen Financial Services AG zum wiederholten Mal vom Flottenmagazin FIRMENAUTO die Auszeichnung „Beste Leasing- und Flottenmanagement-Gesellschaft“. Darüber hinaus wurde die Volkswagen Financial Services AG von der Zeitschrift AUTOMOBILWOCHE mit dem „Sonderpreis Finanzierung, Leasing und Versicherung“ ausgezeichnet.

Im Fokus der Gesellschaft stand in 2017 die Digitalisierung des Geschäfts. So stehen die Produkte Wartung & Inspektion für die Kernmarken für den Online-Abschluss zur Verfügung. Damit stellt sich die Volkswagen Leasing GmbH auch weiterhin kontinuierlich zukunftsorientiert auf. Darüber hinaus konnte die Gesellschaft in 2017 das Privatleasing erfolgreich weiter ausbauen und erfüllt damit die Bedürfnisse und Wünsche der Privatkunden nach Mobilität, Flexibilität und Unabhängigkeit im digitalen Zeitalter.

Die Neuzulassungen in 2017 waren, analog dem letzten Geschäftsjahr, vor allem geprägt durch gewerbliche Zulassungen. Dieser Trend führte auch bei der Volkswagen Leasing GmbH zu einem wachsenden gewerblichen Leasinggeschäft. Die Nachfrage nach umfassenden und flexiblen Mobilitätslösungen ist weiterhin sehr hoch, sodass damit einhergehend ein kontinuierlicher Anstieg der Dienstleistungen und Services zu verzeichnen ist. Unterstützt wurde die Entwicklung durch die gemeinsam mit den Konzernmarken aufgesetzten individuellen Maßnahmen für das Leasinggeschäft. Somit konnten die Vertragszahlen sowohl im Privatkundenbereich als auch im Großkundengeschäft für Neuwagen und bei jungen Gebrauchtwagen weiter gesteigert werden.

Die Entwicklung der Restwerte von Dieselfahrzeugen aller Hersteller hängt von verschiedenen Faktoren ab, u.a. der Diskussion um potentielle, zukünftige Fahrverbote in Großstädten, was das Restwertrisiko des Portfolios der Volkswagen Leasing GmbH beeinflussen könnte. Frühindikatoren wie längere Standtage bei der Handelsorganisation

könnten zu einem gegebenenfalls zeitlich begrenzten Preisrückgang führen. Aus heutiger Perspektive ist es aufgrund der vielen Einflussfaktoren noch deutlich zu früh, um final zu beurteilen, ob es sich dabei um einen temporären Effekt oder einen nachhaltigen Trend handelt. Für bestehende Verträge wird, basierend auf einer engen Risikokontrolle, auf Basis quartalsweiser Portfoliobewertungen eine angemessene Risikovorsorge gebildet. Restwerte im Neugeschäft werden unter Berücksichtigung von z.B. Fahrzeugzyklen, Ausstattung oder Branchentrends realistisch kalkuliert und regelmäßig den aktuellen Marktgegebenheiten angepasst, sodass das Eingehen von zusätzlichen Risiken minimiert wird.

Im Privatkundenbereich ist der Trend zu ergänzenden Servicepaketen wie Wartung & Inspektion sowie Teilvererschleißpaketen weiterhin ungebrochen. Diese werden durch die Volkswagen Leasing GmbH stetig weiterentwickelt.

Wie die Volkswagen Leasing GmbH, gehört auch die carmobility GmbH zu 100% zum Konzernverbund der Volkswagen Financial Services AG. Im wettbewerbsintensiven Großkunden- und Flottenmarkt hat die Volkswagen Leasing GmbH ihr Dienstleistungsangebot und ihre Serviceleistungen durch die Zusammenarbeit mit der Schwestergesellschaft carmobility GmbH gezielt ergänzt. Das Dienstleistungsportfolio der carmobility GmbH umfasst universales Flottenmanagement – unabhängig davon, ob die Fahrzeugflotte gekauft, geleast oder anderweitig finanziert ist. Es besteht vornehmlich aus kundenorientierten Produktangeboten, die den Fuhrparkbetreiber administrativ unterstützen und die auch von der Volkswagen Leasing GmbH als innovative Back-Office-Solutions genutzt werden. Im Gegenzug übernimmt die Volkswagen Leasing GmbH Vertriebsaktivitäten für die carmobility GmbH. Somit baut die Volkswagen Leasing GmbH ihre Kundenbeziehungen weiter kräftig aus und bietet ihren Kunden ganzheitliche Lösungen. Die Volkswagen Leasing GmbH optimiert mit dieser Kooperation ihre Wettbewerbsstärke – mit gleichzeitiger Minimierung von Make-or-Buy-Entscheidungsfindungen.

Im Gebiet der Telematik ist die carmobility GmbH Innovationsstreiber mit dem im Geschäftsjahr 2017 eingeführten Produkt „FleetCONNECTED“. Durch die Datenerhebung im Auto in Echtzeit und die sichere Übertragung dieser Daten zu einem geschützten Reportingsystem werden neue Optimierungspotenziale möglich. Kostentreiber können so leicht identifiziert und abgeschafft sowie gleichzeitig die Sicherheit der Dienstwagenfahrer erhöht werden.

Weiterhin im Mittelpunkt der Volkswagen Leasing GmbH steht das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen. Mit der Charge & Fuel Card und der dazugehörigen Charge & Fuel App der Volkswagen Leasing GmbH wird das Aufladen von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen deutlich vereinfacht: Der Kunde erhält eine einheitliche monatliche Abrechnung, ganz egal an welchem der mit der Charge & Fuel Card öffentlich zugänglichen Ladepunkte in ganz Deutschland er sein Fahrzeug auflädt. Zudem kann bargeldlos an mehr als 12.000 Tankstellen des UTA-Netzes Kraftstoff (mit Plug-in-Hybridfahrzeugen) bezogen werden oder es können weitere fahrzeugspezifische Leistungen wie etwa Wagenwäschen in Anspruch genommen werden. Im Rahmen der Digitalisierung der vorhandenen Produktwelt der Volkswagen Leasing GmbH wurde die Charge & Fuel Card in 2017 zudem um eine eigene Website inklusive eines Online-Vertriebskanals ergänzt.

Die Volkswagen Leasing GmbH weitet auch ihr Tank- und Servicekartengeschäft konsequent aus. Neben den unterschiedlichen Antriebsarten Diesel, Otto, CNG und Laden, die über die Produkte bezogen werden können, investiert die Volkswagen Leasing GmbH gezielt in Vertriebsaktivitäten und individuellere Kundenangebote. Insbesondere das Angebot für Privatkunden und gewerbliche Kunden wurde ressourcenschonend ausgebaut und bietet persönliche Flottenlösungen für eine nachhaltige und emissionsarme Mobilität.

Die Volkswagen Financial Services AG hat in 2016 eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung eingeleitet. Mit der Abspaltung der Volkswagen Bank GmbH von der Volkswagen Financial Services AG zum 1. September 2017 wird ein wesentlicher Meilenstein des Projekts erreicht. Durch die Umstrukturierung wird das europäische Kredit- und Einlagengeschäft getrennt von den anderen Finanzdienstleistungsaktivitäten aufgestellt und in der Volkswagen Bank GmbH als direkte Tochter der Volkswagen AG gebündelt. Mit der Neuaufstellung sollen mehr Transparenz und Übersichtlichkeit für die Aufsicht geschaffen, der Eigenmitteleinsatz optimiert und die Komplexität reduziert werden. Gleichzeitig sichert das neue Set up weiterhin „One face to the customer“ und keine Veränderungen vor Kunde, Händler und Marken. Sicherergestellt wird dies, in dem alle Vertriebsaktivitäten weiterhin aus einer Hand erfolgen und die Volkswagen Leasing GmbH den Vertrieb auch für automotiv Bank-Produkte übernimmt. Mit einer neuen Gesellschaft, der Volkswagen Financial Services Digital Solutions GmbH, werden systembasierte Dienstleistungen für deren Muttergesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Financial Services

AG entwickelt und bereitgestellt. Die anderen Aktivitäten verbleiben in der ebenfalls direkt an die Volkswagen AG angebotenen Volkswagen Financial Services AG.

Weitere Aktivitäten in Landesgesellschaften des Europäischen Wirtschaftsraums hin zum geplanten Zielbild werden in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Die Volkswagen Leasing GmbH als Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG hat im laufenden Geschäftsjahr gemeinsam mit der Schwestergesellschaft Mobility Trader GmbH die Gebrauchtwagen-Plattform HeyCar gelauncht. Die Plattform dient der vertrieblichen Unterstützung des Gebrauchtwagengeschäfts und wird sukzessive ausgebaut. Im Sommer 2018 wird die Möglichkeit zur Anbindung an die Plattform für alle Händler deutschlandweit bestehen. HeyCar bietet einen hochwertigen Fahrzeugbestand von Qualitätshändlern aller Marken und hochwertige, vorkualifizierte Kundenanfragen sowie Einfachheit und Vertrauen für den Kunden.

Im Jahr 2018 wird sich die Volkswagen Leasing GmbH auf eine Neuausrichtung für den Bereich Vertrieb Großkunden vorbereiten, um sich noch kundenorientierter aufzustellen.

Hinsichtlich der Vorgänge von besonderer Bedeutung, die nach dem Schluss des Geschäftsjahres eingetreten sind, verweisen wir auf die Angaben im Anhang.

#### ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2017 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2017 wurde im Markt Deutschland ein deutlich niedrigeres Operatives Ergebnis nach IFRS erwartet. Das Operative Ergebnis nach IFRS der Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland entwickelte sich schlechter als prognostiziert und liegt mit 93,2 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 242,2 Mio. €.

Für den Vertragszugang wurde ein leichter Rückgang und für den Vertragsbestand ein leichter Zugang im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahresniveau erwartet. Der Vertragsbestand und auch die Vertragszugänge lagen – anders als erwartet – aufgrund der weiter ausgebauten Integration der Finanzdienstleistungen in die Vertriebsaktivitäten der Volkswagen Konzernmarken deutlich über dem Vorjahreswert.

Die Penetration bezogen auf alle Finanzierungs- und Leasingzugänge der Gesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland ist entgegen den Erwartungen leicht auf 60,5 % gestiegen. Bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland lag die Penetrationsrate mit 45,4 % ebenfalls leicht über dem Vorjahr.

In Italien erwarteten wir in 2017 bei den Vertragszugängen und -beständen einen leichten Anstieg. Wir prognostizierten ferner eine gleichbleibende Penetrationsrate sowie ein deutlich sinkendes Operatives Ergebnis nach IFRS. Anders als prognostiziert konnte das Neugeschäft sowie der Vertragsbestand gegenüber dem Vorjahr weiter ausgebaut werden. Auch die Penetrationsrate konnte leicht verbessert werden. Das Operative Ergebnis nach IFRS 2017 in Italien stieg aufgrund von

Sondereffekten deutlich stärker als erwartet auf 35,0 Mio. € gegenüber 21,6 Mio. € im Vorjahr.

Für unsere Filiale in Polen prognostizierten wir für 2017 bei einem leichten Anstieg der Penetrationsrate ein Operatives Ergebnis nach IFRS, das deutlich über dem des Vorjahres liegt. Die Vertragszugänge wurden leicht und der Vertragsbestand deutlich über dem Vorjahresniveau erwartet. Im Jahr 2017 liegt das Operative Ergebnis nach IFRS mit 5,8 Mio. € wie prognostiziert deutlich über dem des Vorjahres von -6,6 Mio. €. Die Penetrationsrate liegt ebenfalls wie erwartet leicht über dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge und der Vertragsbestand haben sich deutlich besser als erwartet entwickelt.

## WELTWIRTSCHAFT

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Weltwirtschaft verzeichnete 2017 beim Bruttoinlandsprodukt (BIP) ein Wachstum von 3,2 (2,5)%. Sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern verstärkte sich die konjunkturelle Dynamik im Vergleich zum Vorjahr. Die Verbraucherpreise erhöhten sich weltweit – bei einem weiterhin niedrigen Zinsniveau sowie gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen – langsamer als im Vorjahr.

### Europa

In Westeuropa nahm das Wachstum des BIP im Jahresverlauf leicht zu und erreichte 2,3 (1,8)%. Dabei konnte die Mehrzahl der Länder in dieser Region ihre Wachstumsrate steigern. Für Unsicherheit sorgten die begonnenen Austrittsverhandlungen Großbritanniens mit der Europäischen Union und die damit verbundene Frage nach der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen. Die Arbeitslosenquote innerhalb der Eurozone sank weiter und lag durchschnittlich bei 9,6 (10,6)%.

Die Region Zentral- und Osteuropa verzeichnete im Berichtsjahr mit einem Plus von 3,8 (1,8)% einen relativ starken Zuwachs des BIP. In Zentraleuropa verstärkte sich der allgemeine Aufwärtstrend und auch in Osteuropa wuchs die Wirtschaft deutlich kräftiger als im Vorjahr. Die höheren Energiepreise führten dazu, dass sich die ökonomische Lage in den rohstoffexportierenden Ländern dieser Region stabilisierte.

### Deutschland

In Deutschland führten die nach wie vor optimistische Stimmung der Konsumenten und die gute Lage am Arbeitsmarkt dazu, dass das BIP im Jahr 2017 mit 2,5 (1,9) % stärker zulegen als im Vorjahr.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden auch im Jahr 2017 auf hohem Niveau nachgefragt, was vor allem auf den gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt sowie auf niedrige Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Insbesondere Versicherungs- und Dienstleistungsprodukte, zum Beispiel Wartungs- und Inspektionsverträge, erfreuten sich

großer Beliebtheit, da Kunden in bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten den Fokus darauf legen, die Gesamtbetriebskosten zu optimieren. Einige Kunden gingen im Flottenbereich unter Einbezug automobiler Finanzdienstleister dazu über, ihr gesamtes Mobilitätsmanagement über den reinen Flottenbetrieb hinaus zu optimieren. Im Privat- und Geschäftskundensegment wurden darüber hinaus solche Mobilitätsdienste vermehrt nachgefragt, die die Nutzung anstelle des Besitzes eines Automobils in den Vordergrund stellen.

In Europa stieg der Absatz von Finanzdienstleistungen im Berichtsjahr weiter. Hierzu trugen der gestiegene Fahrzeugabsatz und die Nachfrage nach After-Sales-Produkten bei, zum Beispiel Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie automobilbezogene Versicherungen. In den meisten Ländern entwickelte sich die Nachfrage positiv; insbesondere in Großbritannien, Frankreich, Spanien und Italien erfreuten sich automobiler Finanzdienstleistungsprodukte steigender Beliebtheit. Die Entscheidung Großbritanniens, aus der EU auszutreten, wirkte sich auf die dortige Nachfrage nach Finanzdienstleistungen bisher nicht negativ aus.

In Deutschland blieb der Anteil kreditfinanzierter oder geleaster Fahrzeuge 2017 stabil auf hohem Niveau. Neben den klassischen Produkten wurden vor allem Mobilitätsdienstleistungen und After-Sales-Produkte nachgefragt.

Im Nutzfahrzeugbereich entwickelte sich der europäische Markt für Finanzdienstleistungen erneut positiv.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW

Im Geschäftsjahr 2017 wuchs das globale Pkw-Marktvolumen um 2,9 % auf 83,5 Mio. Fahrzeuge und verbuchte damit den siebten Rekordwert in Folge. Während sich in den Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Westeuropa sowie Zentral- und Osteuropa die Nachfrage erhöhte, lag das Marktvolumen in Nordamerika sowie in Nahost und Afrika unter den Vorjahreswerten.

### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Die hierbei eingesetzten Instrumente waren Steuer-senkungen beziehungsweise -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle.

Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

### Europa

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen um 2,5 % auf 14,3 Mio. Fahrzeuge und erreichten damit das höchste Niveau der vergangenen zehn Jahre. Die positive Entwicklung wurde vor allem durch das gute gesamtwirtschaftliche Umfeld,

die vorteilhafte Konsumentenstimmung sowie niedrige Zinsen begünstigt. In Italien (+ 8,1 %) profitierte die Nachfrage vom Ersatzbedarf und insbesondere von einer deutlichen Ausweitung der Verkäufe an gewerbliche Kunden. Der Anteil der Dieselfahrzeuge (Pkw) in Westeuropa ging im Berichtsjahr auf 44,4 (49,5) % zurück.

Das Pkw-Marktvolumen in der Region Zentral- und Osteuropa verzeichnete im Geschäftsjahr 2017 mit einer Steigerung um 12,6 % auf 3,0 Mio. Fahrzeuge einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei legte die Zahl der Neuzulassungen in den zentraleuropäischen EU-Ländern mit 12,5 % auf 1,3 Mio. Einheiten zu. Auch in Osteuropa erreichten die Pkw-Verkäufe ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau eine zweistellige Steigerungsrate (+ 12,6 %). Wichtigster Wachstumsträger in der Region war der russische Markt, der mit einer Steigerung um 12,3 % auf 1,5 Mio. Fahrzeuge erstmals nach vier rückläufigen Jahren wieder eine höhere Nachfrage verzeichnete.

#### Deutschland

Im Geschäftsjahr 2017 übertraf die Pkw-Nachfrage in Deutschland mit 3,4 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 2,7 %. Dass sie den höchsten Stand seit 2009 erreichte, war neben der guten gesamtwirtschaftlichen Situation auch auf Preisnachlässe in Form einer Umstiegsprämie bei älteren Dieselmotoren sowie auf einen Umweltbonus für elektrisch betriebene Fahrzeuge (reine Elektro- und Plug-in-Hybridantriebe) zurückzuführen. Dabei erhöhte sich sowohl die Zahl der privaten (+ 4,4 %) als auch die der gewerblichen Neuzulassungen (+ 1,7 %).

Die Inlandsproduktion und der Export blieben 2017 dagegen hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück. Die Pkw-Produktion fiel um 1,7 % auf 5,6 Mio. Fahrzeuge. Die Pkw-Ausfuhren sanken um 0,9 % auf 4,4 Mio. Fahrzeuge; Hauptursache war das deutlich geringere Volumen der Exporte Richtung Nordamerika aufgrund von Produktionsverlagerungen bei einer gleichzeitigen Abschwächung des nordamerikanischen Marktes.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2017 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht niedriger als im Vorjahr. Weltweit wurden 9,1 (9,3) Mio. Fahrzeuge zugelassen.

In Westeuropa stieg die Anzahl der Fahrzeuge, die im Laufe des Jahres neu registriert wurden, infolge der weiterhin positiven wirtschaftlichen Entwicklung um 4,7 % auf 1,9 Mio. Einheiten. Die Märkte in Italien, Frankreich und Spanien wiesen moderate bis hohe Wachstumsraten auf, während in Großbritannien ein Rückgang zu verzeichnen war.

In Deutschland wurde der Vergleichswert von 2016 um 3,6 % übertroffen.

Die Märkte in Zentral- und Osteuropa verzeichneten einen insgesamt spürbaren Zuwachs: dort wurden 326 (306) Tsd. Fahrzeuge zugelassen.

#### ERTRAGSLAGE

Die Leasingerträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,1 Mrd. € auf 15,8 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge ist insbesondere mit 0,8 Mrd. € auf gestiegene Erlöse aus dem Verkauf ehemaliger Leasingfahrzeuge (8,7 Mrd. €) und mit 0,5 Mrd. € auf die laufenden Leasingraten zurückzuführen. Während die erhaltenen Zuschüsse positiv zur Umsatzausweitung beitrugen, gingen die Einnahmen aus Dienstleistungen aufgrund einer Ausweisänderung gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mrd. € zurück. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatzsteigernd auswirken.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Leasingaufwendungen um 1,1 Mrd. € auf 9,3 Mrd. €. Der Anstieg resultiert insbesondere aus volumenbedingt um 0,8 Mrd. € auf 7,9 Mrd. € gestiegenen Restbuchwerten für ausgeschiedene Fahrzeuge sowie auf ebenfalls im Wesentlichen volumenbedingt um 0,3 Mrd. € auf 1,1 Mrd. € angestiegenen Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing.

Die Umstrukturierungsmaßnahmen innerhalb der Volkswagen Financial Services AG haben zu einer Übernahme von Funktionen und Aufgaben durch die Volkswagen Leasing GmbH geführt. In diesem Kontext sind die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen – vor allem bedingt durch höhere IT- und Personalaufwendungen sowie Aufwendungen für Dienstleistungen Dritter – um 50 Mio. € auf 396 Mio. € gestiegen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 6,0 Mrd. € (Vorjahr: 5,2 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,5 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €).

Die Refinanzierungskosten der Volkswagen Leasing GmbH sind gegenüber dem Vorjahr von 359 Mio. € auf 454 Mio. € in 2017 gestiegen. Die Ursachen hierfür liegen zum einen im wachstumsbedingt gestiegenen Refinanzierungsbedarf und zum anderen in einem weiter starken Fokus in der Refinanzierung auf ABS-Programme.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 452 Mio. € (Vorjahr: 714 Mio. €). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der im Vergleich zum Vorjahr erfolgten Veränderung in der Darstellung zukünftiger Aufwendungen aus Wartungs- und Verschleißprodukten.

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft erhöhten sich deutlich auf 562 Mio. € (Vorjahr: 138 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Auflösungen von Rückstellungen aus dem Leasinggeschäft sowie gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von Wertberichtigungen im Leasinggeschäft.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr um 23 Mio. € auf 295 Mio. € in 2017 gestiegen. Enthalten sind auch Unterstützungszahlungen der Volkswagen Financial Services AG zum Ausgleich gestiegener Refinanzierungskosten und realisierter Restwertverluste in Höhe von

44 Mio. €. Der sonstige betriebliche Aufwand hat sich im Berichtsjahr um 57 Mio. € auf 100 Mio. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Aufwendungen aus der Fremdwährungsumrechnung in Zusammenhang mit der Filiale in Polen sowie aus gestiegenen Emissionskosten.

Die unterschiedlichen Rechnungslegungsvorschriften nach HGB und IFRS führen insbesondere bei wachsendem Geschäft zu deutlichen Unterschieden im Ergebnis der Volkswagen Leasing GmbH nach beiden Regelwerken. Danach wirkte sich der starke Anstieg des Neugeschäfts der Volkswagen Leasing GmbH in der Rechnungslegung nach HGB durch höhere einmalige Aufwände aus, welche nach IFRS über die Laufzeit der Leasingvertragsdauer verteilt werden. Darüber hinaus wird in der Rechnungslegung nach HGB ein höherer Refinanzierungsaufwand aus ABS erfasst als nach IFRS, wo eine Konsolidierung dieser Programme erfolgt. Während das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB mit -525,3 Mio. € erneut deutlich unter dem Vorjahreswert in Höhe von -260,8 Mio. € liegt, konnte die Volkswagen Leasing GmbH ein positives Operatives Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland in Höhe von 93,2 Mio. € erwirtschaften (Vorjahr: 242,2 Mio. €). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresergebnis ist im Wesentlichen auf gestiegene Aufwendungen aus Wartungs- und Verschleißprodukten, gestiegene Risikokosten sowie ebenfalls gestiegene Gemeinkosten zurückzuführen. Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland wurde per Saldo durch die Dieselthematik nicht beeinflusst.

In Italien stieg das Operative Ergebnis nach IFRS um 13,4 Mio. € und erreichte zum Bilanzstichtag 35,0 Mio. €

(Vorjahr: 21,6 Mio. €). In Polen wurde ein deutlich gestiegenes Operatives Ergebnis nach IFRS in Höhe von 5,8 Mio. € erwirtschaftet (Vorjahr: -6,6 Mio. €).

#### VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 4,4 Mrd. € auf 32,2 Mrd. € gestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 26,0 Mrd. € ca. 80,7 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind um 1,1 Mrd. € auf 16,0 Mrd. € gestiegen. Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 32,1 Mrd. € auf 35,5 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 26,0 Mrd. € (Vorjahr: 23,8 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 2,2 Mrd. € beziehungsweise 9,2 %.

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

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.281.000 auf ca. 1.386.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 29.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 25.000 Fahrzeuge) sowie 76.000 Fahrzeuge auf unsere Filiale in Polen (Vorjahr: 55.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 615.000 Stück, denen ca. 510.000 Abgänge gegenüberstanden.

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

#### ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD)

2017		2016		2015		2014		2013	
Zugang	Bestand								
615	1.386	590	1.281	555	1.181	517	1.110	439	1.014

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 13,5 Mrd. € (Vorjahr: 12,7 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 10,5 Mrd. € (Vorjahr: 7,2 Mrd. €) zu sehen.

#### EIGENKAPITAL

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € blieb im Geschäftsjahr 2017 unverändert. Bezogen auf die Bilanzsumme von 32,2 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 0,7 % (Vorjahr: 0,8 %).

#### Liquiditätsanalyse

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und ABS-Programmen sowie Kreditlinien externer Banken und der Volkswagen AG.

Unerwartete Schwankungen der Liquidität werden durch die Volkswagen Financial Services AG aufgefangen.

Der Bereich Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements Liquiditätsablaufbilanzen auf, führt Cash-flow-Prognosen durch und leitet bei Bedarf Maßnahmen ein. Für Refinanzierungsinstrumente wird dabei mit den juristischen Cash-flows gerechnet und für weitere, die Liquidität beeinflussende Faktoren wird auf erwartete Cash-flows abgestellt. Die nach den Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) für die Volkswagen Leasing GmbH geforderte Überbrückung von etwaigen Liquiditätsbedarfen über einen Zeithorizont von sieben und 30 Tagen mit einem hochliquiden Liquiditätspuffer und einer entsprechenden Reserve konnte auch unter diversen Stressszenarien jederzeit erfüllt werden. Die Einhaltung dieser 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 Refinanzierungspotenziale waren im Normalfall und in den von den MaRisk geforderten Stresstests zu jedem Zeitpunkt in ausreichender Höhe vorhanden, um die Liquiditätsbedarfe zu decken.

## 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

Im Juli kehrte die Volkswagen Leasing GmbH mit unbesicherten Anleihen an den Euro-Kapitalmarkt zurück.

Es wurden drei Anleihen mit einem Volumen von 3,5 Mrd. € emittiert. Im Oktober konnten weitere zwei Anleihen mit einem Volumen von 2,25 Mrd. € platziert werden.

Die Volkswagen Leasing GmbH war auch mit ihrem ABS-Programm am deutschen Markt aktiv.

Deutsche Leasingforderungen wurden im Oktober 2017 im Rahmen der „Volkswagen Car Lease 25“ (VCL 25) verbrieft. Die Transaktion hatte ein Volumen von 1,6 Mrd. €.

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

# Chancen- und Risikobericht

Das aktive Chancen- und Risikomanagement ist ein zentraler Baustein für das erfolgreiche Geschäftsmodell der Volkswagen Leasing GmbH.

## RISIKEN UND CHANCEN

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

Mithilfe 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 – weiteren Wirtschaftswachstum eine moderate Erhöhung der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns. 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 sieht die Volkswagen Leasing GmbH weitere Chancen in der Entwicklung innovativer Produkte, die sich an den veränderten Mobilitätsanforderungen der Kunden orientieren. Wachstumsfelder wie zum Beispiel Mobilitäts- und Dienstleistungs-

produkte (Parken & Payment) werden konsequent erschlossen und ausgebaut. Sollte sich die Zinsdifferenz zwischen dem langen und dem kurzen Ende der Zinsstrukturkurve in wichtigen Währungsräumen ausweiten, besteht die Aussicht auf einen positiven Ergebniseffekt.

Eine signifikante Chance für die Volkswagen Leasing GmbH bietet die Digitalisierung unseres Geschäfts. Ziel ist es, bis 2020 alle wesentlichen Produkte weltweit auch online anzubieten. Mit dem Ausbau der digitalen Vertriebskanäle adressieren wir die sich ändernden Bedürfnisse unserer Kunden und stärken unsere Wettbewerbsposition.

## CHANCEN AUS KREDITRISIKEN

Eine Chance aus Kreditrisiken kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Leasinggeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in Phasen, in denen aufgrund unsicherer wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Leasingnehmer 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 eine Chance, einen höheren Preis als den kalkulierten Restwert zu erzielen, wenn sich 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 die 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. Das Interne Risikomanagementsystem (IRMS) bezogen auf die Rechnungslegung bezieht sich auf das Risiko einer Falschaussage in der Buchführung/Konzernbuchführung 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, Treasury, Risikomanagement sowie Controlling eingerichtet, diese hinsichtlich ihrer Funktionen klar getrennt sowie deren Verantwortungsbereiche und Kompetenzen eindeutig zugeordnet. Die Aufgaben der Compliance-Funktion werden im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch die Volkswagen Bank 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 (Rech-KredV), die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.
- › Die korrekte bilanzielle Erfassung, Aufbereitung und Würdigung sämtlicher Geschäftsvorfälle und ihre Übernahme in die Rechnungslegung stellen die klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie verschiedene Kontroll- und Überprüfungsmechanismen sicher.
- › Diese Kontroll- und Überprüfungsmechanismen sind prozessintegriert und prozessunabhängig konzipiert. So bilden beispielsweise neben manuellen Prozesskontrollen, wie zum Beispiel dem „Vier-Augen-Prinzip“, auch maschinelle IT-Prozesskontrollen einen wesentlichen Teil der prozessintegrierten Maßnahmen. Ergänzt werden diese Kontrollen durch spezifische Konzernfunktionen der Muttergesellschaft Volkswagen AG, zum Beispiel durch das Konzern-Steuerwesen.
- › Die Teilkonzernrevision der Volkswagen Financial Services AG ist ein wesentlicher Bestandteil des Steuerungs- und Überwachungssystems der Volkswagen Leasing GmbH. Sie führt im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungshandlungen regelmäßig Prüfungen der rechnungslegungsrele-

vanten 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 2017 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- beziehungsweise 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 (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 implementiert. 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 angemessene 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 das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH, und zum anderen werden die einzelnen Elemente des Systems regelmäßig risikoorientiert durch die Interne Revision 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 der Volkswagen Leasing GmbH ist in die Bereiche Strategisches sowie Operatives Risikomanagement in Deutschland (im Folgenden unter dem Begriff Risikomanagement subsumiert) und in den Filialen Italien und Polen (lokales Risikomanagement) aufgeteilt. Das Risikomanage-

ments in Deutschland übernimmt sowohl eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements als auch die Aufgaben des lokalen Risikomanagement für den Markt Deutschland.

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 Quantifizierung der Risikoarten sowie der Risikotragfähigkeit und zur Bewertung von Sicherheiten. Somit ist das Risikomanagement 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 das Risikomanagement direkt an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH.

Für die Implementierung und Einhaltung der Anforderungen des Bereichs Risikomanagement sorgen das lokale Risikomanagement in den Filialen Italien sowie Polen und das Risikomanagement in Deutschland für den deutschen Markt.

Dabei verantwortet das jeweilige lokale Risikomanagement für Italien sowie Polen und das Risikomanagement in Deutschland vor Ort die detaillierte Ausgestaltung der Modelle und Verfahren zur Risikomessung und -steuerung und führt die lokale prozessuale und technische Implementierung durch. Es besteht eine direkte Berichtslinie vom lokalen Risikomanagement zum Risikomanagement in Deutschland.

Zusammengefasst bilden die laufende Überwachung der Risiken, die transparente und direkte Kommunikation mit der Geschäftsleitung sowie die Einbindung gewonnener Erkenntnisse in das Risikomanagement die Grundlage für die bestmögliche Nutzung 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. Die übergeordnete Strategie ROUTE2025 dokumentiert das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die strategischen Handlungsfelder zur Erreichung der entsprechenden Ziele. Weiterhin dient die darauf aufbauende Geschäftsstrategie gegebenenfalls als Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie.

Die Risikostrategie wird auf Basis der Risikoinventur, der Risikotragfähigkeit und rechtlicher Anforderungen jährlich und anlassbezogen überprüft, gegebenenfalls angepasst und mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert. In der Risikostrategie werden unter Berücksichtigung der geschäftspolitischen Ausrichtung (Geschäftsstrategie), der Risikotoleranz und des Risikoappetits 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 Geschäftsführung und 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 Gesamtrisikostategie in der Volkswagen Leasing GmbH verantwortlich.

#### RISIKOINVENTUR

Die mindestens 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 beziehungsweise 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 2016 durchgeführte Risikoinventur kam zu dem Ergebnis, dass die quantifizierbaren Risikoarten Adressenausfall-, Ertrags-, direktes Restwert-, Marktpreis-, Liquiditätsrisiko und Operationelles Risiko sowie die nicht quantifizierbaren Risikoarten Reputationsrisiko und Strategisches Risiko als wesentliche Risikoarten einzustufen sind. Das indirekte Restwertrisiko 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.

Das Ergebnis der Risikoinventur stellt die Grundlage für die Detailliertheit 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. Zusätzlich zum Going Concern-Ansatz wird die Risikotragfähigkeit nach dem Gone Concern-Ansatz analysiert.

Darüber hinaus setzt die Volkswagen Leasing GmbH ein aus der Risikotragfähigkeitsanalyse abgeleitetes Limitsystem ein, mit dem das eingesetzte Risikodeckungskapital entsprechend der Risikotoleranz der Geschäftsführung gezielt gesteuert wird.

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 Berücksichtigung 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 wird das Gesamtrisikolimit auf die Risikoarten Adressenausfallrisiko, Restwertrisiko, Marktpreisrisiko, Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko) und Operationelles Risiko allokiert. Hierbei werden unter dem zusammenfassenden Limit für die übergeordnete Risikoart Adressenausfallrisiko das Kredit-, Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko einzeln begrenzt.

In einem zweiten Schritt werden die Risikoartenlimite (mit Ausnahme des Kreditrisikos aus interner Unternehmensfinanzierung, Beteiligungs-, Emittenten-, Kontrahenten- sowie des Liquiditätsrisikos [Refinanzierungsrisiko]) auf Filialebene aufgeteilt.

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.

#### VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben per 30.09.2017



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

Per 30. September 2017 beträgt das ökonomische Gesamtrisiko der Volkswagen Leasing GmbH 956 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

#### ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

Risikoarten	30.09.2017		31.12.2016	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Risikoarten				
Kreditrisiko	379	40	354	38
Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko	3	0	1	0
Restwertrisiko	320	34	278	30
Ertragsrisiko	143	15	162	18
Marktpreisrisiko	12	1	22	2
Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko)	0	0	0	0
Operationelles Risiko	51	5	60	7
Sonstige Risiken <sup>1</sup>	48	5	46	5
<b>Gesamt</b>	<b>956</b>	<b>100</b>	<b>923</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Pauschalwert für nicht quantifizierte wesentliche Risiken: Reputationsrisiko und Strategisches Risiko.

Per 30. September 2017 beträgt das Risikodeckungspotenzial 2,6 Mrd. €. Es setzt sich primär aus dem bilanziellen Eigenkapital zusammen und wurde per Stichtag durch die oben dargestellten Risiken zu 37 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß MaRisk belief sich im Zeitraum 1. Januar 2017 bis 30. September 2017 auf 38 %.

Bis zum 31. Dezember 2017 haben sich keine Anzeichen für wesentliche Veränderungen bei der Auslastung des Risikodeckungspotenzials ergeben.

Neben der Ermittlung der Risikotragfähigkeit in einem Normalszenario werden in der Volkswagen Leasing GmbH auch leasingweite Stresstests durchgeführt und die Ergebnisse direkt an die Geschäftsführung 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 (zum Beispiel Wiederholung der Finanzkrise 2008–2010) und hypothetischen Szenarien (zum Beispiel 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 herstelleregebundener 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 beziehungsweise 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).

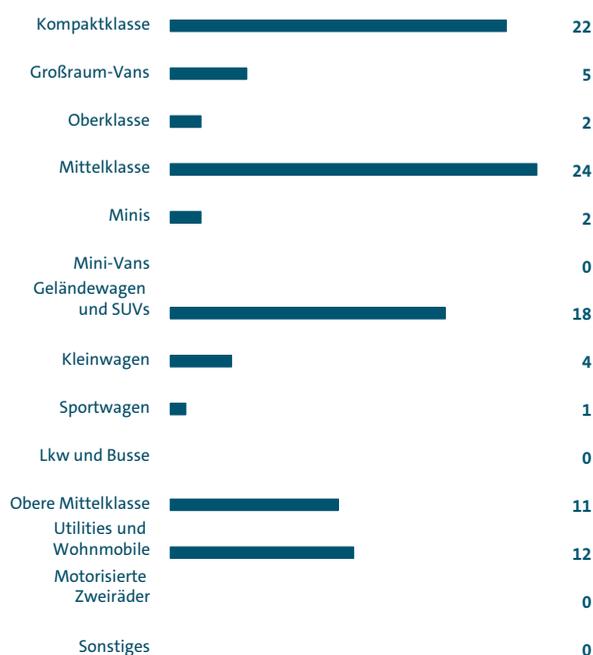
Die Volkswagen Leasing GmbH verfolgt das risikopolitische Ziel einer breiten Diversifikation zur Reduktion von Konzentrationen.

Adressenkonzentrationen aus Kundengeschäften sind in der Volkswagen Leasing GmbH aufgrund des Leasinggeschäfts mit einem großen Anteil im kleinteiligen Geschäft (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. Durch Kunden aus unterschiedlichen Branchen ist eine weitere Diversifikation gegeben.

Sicherheitenkonzentrationen sind für eine Captive ebenfalls nicht zu vermeiden, da das Fahrzeug infolge des Geschäftsmodells der dominierende Sicherheitgegenstand 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 (vergleiche nachstehendes Diagramm) mit einer großen Fahrzeugpalette verschiedener Marken des Volkswagen Konzerns breit diversifiziert.

#### SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 30. SEPTEMBER 2017

Angaben in %



Wegen der breiten Fahrzeugdiversifizierung besteht 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 das Risikomanagement sowohl auf aggregierter Ebene als auch zum Großteil für Märkte im Detail auf die Adressenausfall-, direkten Restwert-, Marktpreis-, Liquiditätsrisiken und Operationellen Risiken ein. Hierbei erfolgt neben der quantitativen Darstellung von Finanzkennzahlen zudem eine qualitative Komponente durch die Bewertung der aktuellen beziehungsweise zu erwartenden Situation, in der bei Bedarf Handlungsempfehlungen ausgedrückt werden. Darüber hinaus gibt es weitere risikoartenspezifische Berichte. Ergänzt wird das regelmäßige Berichtswesen 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 hohem Niveau gehalten.

#### NEU-PRODUKT- BEZIEHUNGSWEISE NEUE-MÄRKTE-PROZESS

Vor Einführung neuer Produkte ist der „Neu-Produkt-Prozess“ zu durchlaufen. Eingebunden werden sämtliche prozessbeteiligten Bereiche (unter anderem Risikomanagement, Controlling, Rechnungswesen, Recht, Compliance, Treasury, IT). Es wird für jede neue Aktivität ein schriftliches Konzept erstellt, in dem unter anderem der Risikogehalt des neuen Produkts analysiert wird und mögliche Konsequenzen für das Management der Risiken dargestellt werden. Die Genehmigung beziehungsweise die Ablehnung erfolgt durch die zuständigen Mitglieder der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH und gegebenenfalls durch den Vorstand der Volkswagen Financial Services AG. Im Falle etwaiger Aktivitäten in neuen Märkten muss der „Neue-Märkte-Prozess“ der Volkswagen Financial Services AG durchlaufen werden.

#### ÜBERSICHT RISIKOARTEN

Finanzielle Risiken	Nicht-finanzielle Risiken
Adressenausfallrisiko	Operationelles Risiko
Marktpreisrisiko	Compliance- und Conduct-Risiko
Liquiditätsrisiko	Outsourcing-Risiko
Restwertrisiko	Modellrisiko
Ertragsrisiko	Strategisches Risiko
	Reputationsrisiko

#### FINANZIELLE RISIKEN

##### 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.

In der Volkswagen Leasing GmbH werden unter dem Adressenausfallrisiko die Risikoarten Kredit-, Kontrahenten-, Länder- und Beteiligungsrisiko subsumiert.

##### Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Leasingnehmers. Zudem werden Forderungen an Unternehmen der Volkswagen Gruppe betrachtet. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise 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 Monitorings 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 aufseiten 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 Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektivierte Entschei-

dungsgrundlage für die Leasingvergabe durch die Fachbereiche liefern.

In einer Arbeitsrichtlinie sind Rahmenvorgaben zur Entwicklung und Pflege der Rating-Systeme beschrieben. Weiterhin existiert ein Rating-Handbuch, welches die Anwendung der Rating-Systeme im Rahmen des Genehmigungsprozesses regelt. Analog werden in Arbeitsanweisungen die Rahmenbedingungen bezüglich Entwicklung, Einsatz und Validierung der Scoring-Verfahren im Retail-Geschäft 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 Ausschusses für Bankenaufsicht (Gordy-Formel) bei Berücksichtigung der Qualitätseinschätzung der einzelnen eingesetzten Rating- und Scoring-Verfahren.

#### Rating-Verfahren im Corporate-Geschäft

In der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt die Bonitätsbeurteilung der Unternehmenskunden unter Einsatz von Rating-Verfahren. Dabei werden sowohl quantitative (im Wesentlichen Jahresabschlusskennzahlen) als auch qualitative Faktoren (wie zum Beispiel die zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungsaussichten, 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 Rating-Klasse, die mit einer Ausfallwahrscheinlichkeit verknüpft ist. Zur Unterstützung der Bonitätsanalyse wird im Wesentlichen eine zentral gepflegte, Workflow-basierte Rating-Applikation genutzt. Das Rating-Ergebnis stellt eine wichtige Grundlage für Entscheidungen über die Bewilligung und Prolongation von Leasingengagements sowie Wertberichtigungen dar.

#### Scoring-Verfahren im Retail-Geschäft

In der Bonitätsanalyse für Privatkunden und gewerbliche Kunden sind in den Vergabe- und Bestandsbewertungsprozessen Scoring-Systeme 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 statistischer Verfahren auf der Basis mehrjähriger Datenhistorien die Ausfallwahrscheinlichkeit des angefragten Kundengeschäfts.

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 Risikomanagement betreuten Modelle und Verfahren werden auf Basis von standardisierten Vorgehensmodel-

len für 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 Scoring-Verfahren als auch Modelle zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall.

Bei den von der lokalen Risikomanagementeinheit im Ausland betreuten Retail-Modellen und -Verfahren zur Bonitätsbeurteilung überprüft das Risikomanagement 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 das Risikomanagement regelmäßige Qualitätssicherungen der lokalen Sicherheitenrichtlinien durch. Dies umfasst auch eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Sicherheitenwertansätze.

#### Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen werden in Abhängigkeit von durchgeführten Rating- und Scoring-Ergebnissen 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 beziehungsweise Rating). Für latent ausfallgefährdete Forderungen werden Pauschalwertberichtigungen gebildet.

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (im Sinne des nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte: für die Ausfallwahrscheinlichkeit (PD): 3,6 % (Vorjahr: 3,5 %), die Verlustquote bei Ausfall (LGD): 34,8 % (Vorjahr: 34,9 %) und das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 26,3 Mrd. € (Vorjahr: 23,4 Mrd. €).

#### Risikosteuerung und -überwachung

Im Rahmen der Steuerung des Kreditrisikos werden seitens des Bereichs Risikomanagement 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 Limits, 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.

#### Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2017 konnte das Forderungsvolumen innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH weiter ausgebaut werden. Wie im Vorjahr war ein besonderer Wachstumstreiber das deutsche Portfolio aufgrund positiver konjunktureller Rahmenbedingungen. Insgesamt blieb das Kreditrisiko der Volkswagen Leasing GmbH stabil.

#### 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 Interbankbereich 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 Limits einzugehen.

Die Konsequenzen eines realen Eintritts von Kontrahentenrisiken liegen 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 (VaR 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 Volumenlimits festgelegt, deren tägliche Einhaltung im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch den Bereich Treasury Backoffice der Volkswagen Bank GmbH überwacht wird. Die Höhe der Volumenlimits wird angemessen und bedarfsorientiert festgelegt und richtet sich nach der Bonitätseinschätzung, deren Einstufung und regelmäßige Überprüfung durch die Abteilung Kreditanalyse vorgenommen wird.

Auf Basis einer Auslagerungsvereinbarung bewertet das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH monatlich die Kontrahentenrisiken. Limitüberschreitungen werden ad hoc an die Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH eskaliert. Die Berichterstattung der Kontrahentenrisiken an die Geschäftsführung und das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im monatlichen Bericht Marktpreisrisiken und 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 (zum Beispiel 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 (zum Beispiel 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.

Derzeit liegt kein Beteiligungsrisiko vor, weil per 31. Dezember 2017 die Volkswagen Leasing GmbH keine Beteiligungen hält.

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

Das Beteiligungsrisiko wird anhand der Beteiligungsbuchwerte, einer jeden Beteiligung zugeordneten Ausfallwahrscheinlichkeit und Verlustquote bei Ausfall 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 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 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 durch das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH an die Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH 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 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 beziehungsweise 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 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 Verluste unter Berücksichtigung von 1.000 historischen Marktschwankungen (Volatilitäten). Negative Zinsen können ebenfalls in der historischen Simulation verarbeitet werden und fließen in die Risikobewertung ein.

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 unter anderem auch die Barwertänderungen unter den von der BaFin definierten Zinsschockszenarien + 200 Basispunkte und – 200 Basispunkte monatlich quantifiziert und überwacht.

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

#### Risikosteuerung und -überwachung

Die Risikosteuerung erfolgt im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch den Bereich Treasury der Volkswagen Bank GmbH 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. Auf Basis einer Auslagerungsvereinbarung erfolgt die Risikoüberwachung und Berichterstattung der Zinsänderungsrisiken durch das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH.

Die Geschäftsführung und das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH erhalten jeden Monat einen Bericht über die aktuelle Zinsänderungsrisikolage.

#### Fremdwährungsrisiko

Das Währungsrisiko entsteht aus betragsmäßigen Inkongruenzen zwischen aktivischen und passivischen Fremdwährungspositionen. Solche offenen Währungspositionen sind allerdings nur in Einzelfällen erlaubt.

Die Konsequenzen aus einem Eintritt von Fremdwährungsrisiken bestehen in Verlusten in sämtlichen Positionen, die von einer Fremdwährung betroffen sind.

#### Entwicklung Marktpreisrisiko

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

#### 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. Die operative Durchführung des Liquiditätsrisikomanagements erfolgt im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH

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 sorgt.

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

Die erwarteten Liquiditätsströme der Volkswagen Leasing GmbH werden auf Grundlage einer Auslagerungsvereinbarung im Treasury der Volkswagen Bank GmbH gebündelt und ausgewertet.

Die Identifikation und Erfassung von Liquiditätsrisiken erfolgt im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH. Basierend auf einem Szenarioansatz werden die Liquiditätsablaufbilanzen sowohl aufgrund institutseigener als auch marktweiter Ursachen sowie aus Kombinationen dieser gestresst. Zur Parametrisierung dieser Stressszenarien 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.

#### Risikosteuerung und -überwachung

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

Das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH kommuniziert die wesentlichen Steuerungsinformationen beziehungsweise 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 rele-

vanten Refinanzierungsquellen – über unterschiedliche Zeithorizonte. Bezüglich des Refinanzierungsrisikos werden die potenziellen Refinanzierungskosten herangezogen und anhand eines Limitsystems überwacht.

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 und das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH werden monatlich über die aktuelle Liquiditätssituation informiert.

#### Entwicklung Liquiditätsrisiken

Der Einfluss der im September 2015 aufgedeckten Dieselthematik auf das Liquiditätsrisiko hat sich nahezu vollständig aufgelöst. Seit August 2016 ist die Kapitalmarktfähigkeit wieder gegeben, weshalb sich das Liquiditätsrisiko auf Ebene der Volkswagen Leasing GmbH stabil entwickelt.

Das Refinanzierungsrisiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

#### Restwertrisiko

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

Bezogen auf den Träger der Restwertrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken 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 (zum Beispiel 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 gegebenenfalls außerordentliche Abschreibungen oder Veräußerungsverluste, die zu einer negativen Beeinflussung der Ertragslage führen können.

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwertrisiken 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 zum Beispiel Verwertungskosten bei der Be-

rechnung 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 UL ergibt sich aus dem Produkt der aktuellen Restwertprognose und dem Abschlag. Sie ist unabhängig vom EL und auf Einzelvertragebene 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, unter anderem in die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie in die Risikotragfähigkeit.

Bei indirekten Restwertrisiken erfolgt die Risikoquantifizierung hinsichtlich der Restwertrisikoeermittlung grundsätzlich analog der Methode bei den direkten Restwertrisiken zuzüglich der Berücksichtigung weiterer Risikoparameter (Händlerausfall und andere risikoartspezifische Faktoren).

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

#### Risikosteuerung und -überwachung

Das Risikomanagement überwacht das Restwertrisiko innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH.

Für die direkten Restwertrisiken 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 Restwerts (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 Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Markt-

gegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden. Für ein umfassendes Bild hinsichtlich der Risikosensitivität des Restwertgeschäfts sind ergänzend verschiedene Stresstests für direkte Restwertrisiken vorgesehen, die expertenorientiert unter Einbeziehung der zentralen und lokalen Risikospezialisten durchgeführt werden. Die indirekten Restwertrisiken der Volkswagen Leasing GmbH werden plausibilisiert und in Abhängigkeit von der Risikohöhe und der Bedeutung bewertet.

Hinsichtlich der indirekten Restwertrisiken überprüft das Risikomanagement 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 Restwertrisikos ergriffen.

#### Entwicklung

Innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH war im Jahresvergleich insbesondere in Deutschland ein kontinuierlicher Vertragszuwachs zu beobachten. Die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes und mithin das Restwertportfolio waren 2017 durch Diskussionen um mögliche Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Großstädten beeinflusst.

#### 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 Neu-/ Geschäftsvolumen (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 gegebenenfalls 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 Risikomanagements überwacht.

#### NICHT-FINANZIELLE RISIKEN

##### 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, zum Beispiel Reputationsrisiken oder Strategische Risiken, fallen nicht unter die OpR-Definition, da diese gesondert betrachtet werden.

Ziel des OpR-Managements ist es, Operationelle Risiken transparent darzustellen sowie Präventiv- beziehungsweise Gegensteuerungsmaßnahmen zu veranlassen, um Risiken und Schäden zu vermeiden beziehungsweise, wo dies nicht möglich ist, zu vermindern. Tritt ein Operationelles Risiko ein, wird dieses zu einem operationellen Schaden mit der Konsequenz eines unternehmerischen Vermögensverlusts, der die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage – je nach Schadenshöhe – negativ beeinflusst.

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 beziehungsweise Schäden erfolgt mithilfe der OpR-Instrumente Risk Self Assessment und Schadensfalldatenbank durch lokale Experten im „Vier-Augen-Prinzip“ (Assessor und Approver).

Durch das Risk 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 Typisch und Maximum.

Die fortlaufende interne Sammlung der monetären operationellen Verluste und die Speicherung der relevanten Daten wird durch die zentrale Schadensfalldatenbank sicher-

gestellt. Dafür wird den lokalen Experten ein standardisiertes Schadensformular bereitgestellt. In diesem ermitteln und erfassen sie unter anderem die Schadenshöhe und den Schadenshergang.

##### Risikosteuerung und -überwachung

Die Steuerung der Operationellen Risiken erfolgt durch die Gesellschaften/Unternehmensbereiche (OpR-Geschäftsbereiche) auf Grundlage der in Kraft gesetzten Leitlinien sowie der Vorgaben der für die speziellen Risikokategorien zuständigen OpR-Spezialbereiche. Zu diesem Zweck trifft das lokale Management die Entscheidung, ob Risiken beziehungsweise Schäden künftig ausgeschlossen (Risikovermeidung), minimiert (Risikominderung), bewusst weiter eingegangen (Risikoakzeptanz) oder auf Dritte übertragen (Risikotransfer) werden sollen.

Der Bereich Risikomanagement plausibilisiert die Angaben der Gesellschaften/Unternehmensbereiche aus den Risk Self Assessments sowie die gemeldeten Schadensfälle und leitet gegebenenfalls 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 Teilrisikostrategien 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 beruht unter anderem auf dem Geschäftswachstum, auch unter Berücksichtigung der Rechtsrisiken, der Volkswagen Leasing GmbH. Es bestehen Rückstellungen für Rechtsrisiken in Höhe von 154 Mio. € per 31.12. 2017.

Um die Aufmerksamkeit für Operationelle Risiken in der Volkswagen Leasing GmbH weiter zu erhöhen, wurden Schulungen und Sensibilisierungen durchgeführt. Diese Aktivitäten führten zu einer verbesserten Erfassung von Schadensfällen. Darüber hinaus können aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen aus eingetretenen Schadensfällen der Vergangenheit potenzielle Risiken für die Zukunft vollständiger und genauer eingeschätzt werden.

##### Compliance- und Conduct-Risiko

Unter Compliance-Risiken werden in der Volkswagen Leasing GmbH sämtliche Risiken subsumiert, die sich aus der Nichteinhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, sonstiger Anforderungen von Behörden beziehungsweise der Aufsicht

oder aber auch dem Verstoß gegen unternehmensinterne Regelungen ergeben können.

In Abgrenzung dazu werden unter Verhaltensrisiken (Conduct-Risiken) die Risiken verstanden, die aus einem inadäquaten Verhalten des Instituts gegenüber dem Kunden resultieren, sich aus einer unangemessenen Behandlung des Kunden oder einer Beratung unter Verwendung von für den Kunden nicht geeigneten Produkten ergeben.

Beiden Risikoarten wird in der Volkswagen Leasing GmbH durch die Einrichtung einer dezentralen Compliance-Funktion Rechnung getragen, die auf die Definition und Umsetzung von risikominimierenden Maßnahmen hinwirkt. Die Aufgaben der Compliance-Funktion werden im Rahmen einer Auslagerung durch die Volkswagen Bank GmbH wahrgenommen.

Um Compliance- und Verhaltensrisiken entgegenzuwirken, obliegt es der Compliance-Funktion, auf die Einhaltung von Gesetzen, Rechtsvorschriften und internen Regeln und selbstverordneten Wertvorstellungen hinzuwirken und eine entsprechende Compliance-Kultur zu schaffen.

Der Compliance-Beauftragte, als ein Element der Compliance-Funktion, wirkt auf die Implementierung wirksamer Verfahren zur Einhaltung der für das Institut zentralen und wichtigen rechtlichen Regelungen und Vorgaben sowie entsprechender Kontrollen hin. Dies erfolgt insbesondere durch die Definition von verbindlichen „Compliance-Vorgaben“ für als wesentlich eingestufte Rechtsvorschriften. Diese Vorgaben umfassen die Dokumentation von Verantwortlichkeiten und Prozessabläufen, die Einrichtung von Kontrollen im notwendigen Umfang und die Sensibilisierung der Beschäftigten in Bezug auf die für sie relevanten Regeln, sodass die Einhaltung der Regeln – im Sinne einer funktionierenden Compliance-Kultur – für die Beschäftigten selbstverständlich ist.

Darüber hinaus erfolgt die Förderung der Entstehung einer Compliance-Kultur durch zusätzliche regelmäßige Maßnahmen. Insbesondere durch das stetige Werben für die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns (Code of Conduct), die risikoorientierte Sensibilisierung der Beschäftigten (zum Beispiel „Tone from the Top“, Präsenzs Schulungen, E-Learning-Programme, sonstige Medien), durch kommunikative Maßnahmen einschließlich der Verteilung von Leitfäden und sonstigen Informationsmedien und die Teilnahme an Compliance-Programmen.

Die Compliance-Funktion ist dezentral aufgestellt. Grundsätzlich sind die Fachbereiche für die Einhaltung der Vorschriften in ihrem Geschäftsbereich verantwortlich. Für alle zentralen und wichtigen Regelungen ist ein Themenverantwortlicher benannt, der für die Einhaltung und Umsetzung der definierten Compliance-Vorgaben (unter anderem Dokumentation von Verantwortlichkeiten, Einrichtung von Kontrollen, Sensibilisierung und Schulung der Beschäftigten) verantwortlich zeichnet.

Die Compliance-Funktion vollzieht anhand der Kontrollpläne und der Kontrolldokumentationen, ob die implementierten

Kontrollen angemessen sind. Weiterhin wird auf Basis der Ergebnisse von verschiedenen Prüfungshandlungen bewertet, ob Anzeichen vorliegen, dass die implementierten Compliance-Vorgaben nicht wirksam sind, beziehungsweise ob aus ihrer Sicht wesentliche Restrisiken erkennbar sind, aus denen weitere Maßnahmen abzuleiten sind.

Der Compliance-Beauftragte verantwortet die Koordination eines fortlaufenden Rechtsmonitorings, das der zeitnahen Identifizierung neuer beziehungsweise geänderter rechtlicher Regelungen und Vorgaben dient. Die Themenverantwortlichen wiederum haben ihrerseits in Zusammenarbeit mit der Rechtsabteilung und den Fachbereichen Maßnahmen zu implementieren, die darauf hinwirken, dass die für sie relevanten neuen oder veränderten Regelungen und Vorgaben frühzeitig erkannt und bei Relevanz für das Unternehmen einer Wesentlichkeitsanalyse zugeführt werden. Sie melden die identifizierten Regelungen und Vorgaben hierfür umgehend an den Compliance-Beauftragten.

Auf Basis der Ergebnisse dieses Rechtsmonitorings erfolgt regelmäßig eine Wesentlichkeitsanalyse durch das interne Compliance-Komitee. Im Compliance-Komitee erfolgt unter Berücksichtigung der bewerteten Compliance-Risiken eine Entscheidung über die Wesentlichkeit neuer rechtlicher Vorgaben, die auf das Unternehmen Anwendung finden. Zu den Compliance-Risiken gehören vor allem das Risiko von Reputationsverlusten in der Öffentlichkeit oder bei Aufsichtsbehörden und das Risiko wesentlicher finanzieller Verluste.

Im Ergebnis wurden bisher nachfolgende rechtliche Regelungsfelder bestimmt, die in dem Institut grundsätzlich als wesentlich betrachtet werden, konkret

- > die Abwehr von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung,
- > die Abwehr von Korruption und sonstigen strafbaren Handlungen,
- > der Datenschutz,
- > der Verbraucherschutz,
- > das Wertpapierhandelsrecht,
- > das Aufsichtsrecht und
- > das Kartellrecht.

Die Compliance-Anforderungen im Institut werden zentral vorgegeben und sind eigenverantwortlich in den lokalen Filialen umzusetzen. Eine Abweichung von den Mindestanforderungen beziehungsweise Leitplanken ist unter Darlegung der Gründe (zum Beispiel lokale gesetzliche Besonderheiten) und nur in Abstimmung und mit Zustimmung des Compliance-Beauftragten des Instituts möglich.

Der Compliance-Beauftragte stellt über eine regelmäßige Berichterstattung und über risikoorientiert durchzuführende Vor-Ort-Besuche sicher, dass die dezentralen Compliance-Einheiten ihrer Verantwortung nachkommen.

Um den gesetzlichen Berichtsanforderungen der Compliance-Funktion gerecht zu werden, berichtet der Compliance-Beauftragte regelmäßig über die Ergebnisse der Sitzungen

des Compliance-Komitees und anlassbezogen (unter anderem falls Kontrollpläne nicht fristgerecht erstellt werden) an die Geschäftsführung.

Zudem erhält die Geschäftsführung sowohl jährlich als auch anlassbezogen einen Compliance-Jahresbericht. Inhalt des Compliance-Jahresberichts ist eine Darstellung der Angemessenheit und Wirksamkeit der umgesetzten Compliance-Vorgaben zur Einhaltung der zentralen und wichtigen rechtlichen Regelungen und Vorgaben.

#### Risiko aus Outsourcingaktivitäten

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 Outsourcingsachverhalt 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 Outsourcingaktivitäten werden innerhalb der Operationellen Risiken erfasst. Für eine effektive Steuerung wurde eine Rahmenrichtlinie erlassen, die die zu beachten-

den Leitplanken für Outsourcingverfahren 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 Outsourcingaktivitäten und die damit verbundenen Risiken informiert und setzt auch die Geschäftsführung quartalsweise über die Risiken in Kenntnis.

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

#### Modellrisiko

Modellrisiken resultieren aus Ungenauigkeiten der Risikowerte und sind insbesondere bei Risikounterschätzungen und komplexen Modellen zu berücksichtigen.

In Abhängigkeit von der Modellkomplexität können Modellrisiken in mehreren Bereichen der Modellentwicklung und -anwendung auftreten.

In einem jährlichen Modellrisikoprozess werden potenzielle Modellrisiken der Risikomodelle qualitativ durch die Modellverantwortlichen beurteilt. Ziel ist es, die Abdeckung mit Eigenmitteln zu prüfen.

Die Beurteilung erfolgt nach den Kriterien „einfach“, „transparent“, „konservativ“. Wird die Gefahr eines Modellrisikos nachgewiesen, werden mithilfe eines weiteren qualitativen Assessments die Modellrisikotreiber evaluiert. Im Anschluss wird überprüft, ob die Risikotreiber durch Maßnahmen minimiert werden können und/oder eine quantitative Unterlegung mit Eigenmitteln zu erfolgen hat.

#### 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 Reputationsschaden (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 beziehungsweise für den Fall, dass dies nicht gelingt, zu bewerten und adäquate, zielgruppenspezifische Kommunikationsmaßnahmen einzuleiten, um einen Reputationsschaden 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. Dieser Pauschalansatz wird jährlich qualitativ bewertet.

### 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 2017 jederzeit gegeben. Unsere Geschäftskontinuität sehen wir nicht als gefährdet an.

Auch im Jahr 2017 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.

# Personalbericht

## Förderung einer offenen Feedback- und Diskussionskultur.

### Personalzahlen

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 2017 arbeiteten 750 Mitarbeiter (Vorjahr: 959) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2017 249 Mitarbeiter (Vorjahr: 90) mit Arbeitsverträgen der Volkswagen Leasing GmbH beschäftigt. In unserer Filiale in Warschau waren per 31. Dezember 2017 179 Mitarbeiter (Vorjahr: 3) beschäftigt.

Die starken Veränderungen in den Mitarbeiterzahlen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 resultieren aus der bereits beschriebenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung des Volkswagen Financial Services Konzerns.

### Mitarbeiter

Wir sehen es als Aufgabe der Volkswagen Financial Services AG, unseren Mitarbeitern das Umfeld eines Top-Arbeitgebers zu bieten. Dies beinhaltet für uns vor allem attraktive und vielfältige Arbeitsaufgaben, umfassende Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie internationale Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten und auch Beruf und Familie gut vereinbaren zu können. Wir bieten zudem ein leistungsgerechtes, angemessenes Entgelt und eine Erfolgsbeteiligung sowie zahlreiche Sozialleistungen.

Von unseren Top-Mitarbeitern erwarten wir eine hohe Fachkompetenz, exzellente Leistungen, Veränderungsbereitschaft und Einsatzflexibilität, einen hohen Qualifizierungswillen – insbesondere hinsichtlich künftiger, auch digitaler Kundenanforderungen –, die Bereitschaft, die Produktivität ihrer Arbeit kontinuierlich zu steigern sowie sich mit Engagement und Leidenschaft für den Beruf einzusetzen. Der nachhaltige Erfolg unseres Unternehmens wird nur durch die exzellente Arbeit unserer Mitarbeiter, die auch innovative Methoden anwenden und agil zusammenarbeiten, ermöglicht.

### Personalstrategie

Der Bereich Personal der Volkswagen Financial Services AG ist übergreifend für alle inländischen Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG tätig, somit auch für die Volkswagen Leasing GmbH.

Im Rahmen der ROUTE2025 wurden in der Personalstrategie neue Akzente gesetzt. Unter der Überschrift „Top-Arbeitgeber/Top-Mitarbeiter“ finden sich sechs strategische Handlungsfelder wieder, welche dazu beitragen, die Volkswagen Financial Services AG als „The key to mobility“ zu positionieren. Mit den besten Mitarbeitern wollen wir die weiteren strategischen Dimensionen Kunde, Volumen, Profitabilität und Operational Excellence weiter vorantreiben. Durch gezielte Maßnahmen der Personalentwicklung und -bindung sowie eine leistungsgerechte Erfolgsbeteiligung sollen Höchstleistungen gefördert werden mit dem Ziel, mit Top-Mitarbeitern einen hervorragenden Kundenservice sicherzustellen, aber auch als Top-Arbeitgeber unseren weltweit anerkannt guten Ruf noch weiter zu verbessern.

Der strategische Schwerpunkt lag im Berichtsjahr unverändert auf der Förderung einer offenen Feedback- und Diskussionskultur sowie einer kunden- und serviceorientierten Zusammenarbeit unternehmensintern sowie in der Kooperation mit dem Kunden.

Den Reifegrad unseres Ziels, ein Top-Arbeitgeber zu sein, evaluieren wir durch die regelmäßige Teilnahme an externen Arbeitgeberwettbewerben. Ziel ist, die Arbeitsbedingungen so weiterzuentwickeln und entsprechende Maßnahmen abzuleiten, um bis 2025 als Arbeitgeber Volkswagen Financial Services AG nicht nur in Europa, sondern weltweit zu den TOP20 im Arbeitgeberranking „Great Place to Work“ zu gehören. Im Berichtsjahr wurde die Teilnahme an „Great Place to Work“ in Europa aufgrund der europaweiten Reorganisation der Volkswagen Financial Services AG ausgesetzt; die nächste Teilnahme ist für 2019 geplant.

Wir erhielten jedoch zahlreiche andere Auszeichnungen als Arbeitgeber. So wurde Volkswagen Financial Services AG zum Beispiel in Deutschland zum wiederholten Mal in Folge sowohl vom FOCUS-Magazin als auch von der Arbeitgeberbewertungsplattform kununu als „Top Company“ ausgezeichnet.

Die Zufriedenheit unserer Kunden mit der Arbeit unserer Mitarbeiter hat für die Volkswagen Financial Services AG höchste Priorität. Die Ergebnisse von Umfragen zur externen und internen Kundenzufriedenheit dienen als Gradmesser für unsere Zielerreichung.

Für Geschäftsbereiche, die keinen Kontakt zu externen Kunden haben, besteht die Möglichkeit, mit dem „Internen Kunden-Feedback zur Kunden- und Serviceorientierung“ in einer Online-Befragung alle internen Mitarbeiter als Kunden des betreffenden Geschäftsbereichs aufzurufen, ihre Zufriedenheit anhand definierter Kriterien zur Kunden- und Serviceorientierung auszudrücken.

#### Personalentwicklung

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

Der Qualifizierungsbedarf der Fachbereiche wird im einjährigen Rhythmus in den strategischen Qualifizierungskonferenzen festgestellt, sodass auf dieser Basis ein zukunftsorientierter Ausbau der Qualifizierungsmaßnahmen erfolgen kann.

Durch die immer größere Bedeutung umweltfreundlicher und digitaler Mobilitätskonzepte im Volkswagen Konzern wird das Qualifizierungsportfolio der FS Akademie zur E-Mobilität und Digitalisierung stetig ausgebaut. Damit erfüllt die FS Akademie einen wesentlichen Beitrag zur digitalen Transformation innerhalb des Unternehmens.

Ein weiterer Fokus der FS Akademie lag auf einer Erweiterung des Qualifizierungsangebots zum Ausbau von Kompetenzen in klassischen und agilen Projektmanagementmethoden, um diese im Unternehmen zu einer Stärke auszubauen. Das Angebot dazu umfasst auch die Möglichkeit, zertifizierte Qualifizierungen zum Product Owner und Scrum Master zu absolvieren und damit agile Projekte federführend zu übernehmen.

# Prognosebericht

**Die Weltwirtschaft wird 2018 voraussichtlich etwas weniger stark wachsen als im Vorjahr. Wir gehen davon aus, dass sich die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen uneinheitlich entwickeln und im Vergleich zum Berichtsjahr etwas langsamer zunehmen wird.**

Nachdem im Chancen- und Risikobericht die wesentlichen Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit 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 Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

## ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2018 leicht abschwächen wird. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten weiterhin von geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir rechnen deshalb sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch für die Schwellenländer mit einer etwas schwächeren Dynamik als 2017. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir gehen außerdem davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2019 bis 2022 fortsetzen wird.

## Europa

In Westeuropa wird sich das Wirtschaftswachstum 2018 im Vergleich zum Berichtsjahr voraussichtlich verlangsamen. Große Herausforderungen stellen die Lösung struktureller Probleme sowie die ungewissen Ergebnisse und Auswirkungen der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien dar.

Für Zentraleuropa rechnen wir 2018 mit niedrigeren Wachstumsraten als im abgelaufenen Geschäftsjahr. In Osteuropa sollte sich die wirtschaftliche Lage weiter stabilisieren, sofern sich der schwelende Konflikt zwischen Russland und

der Ukraine nicht verschärft. Die Wirtschaftsleistung Russlands wird sich nach dem Zuwachs im vergangenen Jahr vermutlich weiter erhöhen.

## Deutschland

In Deutschland wird das BIP im Jahr 2018 vermutlich weniger stark steigen als im Berichtsjahr. Die stabile Lage auf dem Arbeitsmarkt sollte jedoch anhalten und den privaten Konsum unterstützen.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Jahr 2018 werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen unserer Einschätzung nach eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir rechnen damit, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung, wie zum Beispiel China, die Nachfrage weiterhin steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete umfassen, werden dabei weiter an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermietmodellen, sowie integrierten Mobilitätsdienstleistungen, wie Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird. Dieser Trend wird sich unserer Einschätzung nach auch in den Jahren 2019 bis 2022 fortsetzen.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge erwarten wir in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere dort unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Wir sehen 2018 auf den entwickelten Märkten einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2019 bis 2022 fortsetzen.

#### ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2018 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Unser Anspruch ist, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und damit nachhaltig erfolgreich zu sein.

Wir gehen davon aus, dass das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage auch in den Jahren 2019 bis 2022 anhält.

#### Europa

Für Westeuropa erwarten wir 2018 ein Absatzvolumen, das leicht unter dem des Berichtsjahres liegt. Das Niveau vor der Finanz- und Schuldenkrise wird voraussichtlich auch mittelfristig nicht wieder erreicht. Die ungewissen Auswirkungen der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien dürften die andauernde Verunsicherung der Konsumenten infolge der Finanz- und Schuldenkrise noch verstärken und die Nachfrage dämpfen. In Italien und Spanien wird sich der Erholungskurs im Jahr 2018 voraussichtlich deutlich abgeschwächt fortsetzen; auf dem französischen Markt erwarten wir ein nur leicht positives Wachstum. In Großbritannien rechnen wir mit einem Marktvolumen, das moderat unter dem hohen Niveau des Vorjahres liegt.

Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa sollte die Pkw-Nachfrage 2018 den Vorjahreswert deutlich übertreffen. In Russland wird das Nachfragevolumen nach der deutlichen Erholung im abgelaufenen Geschäftsjahr vermutlich erheblich steigen.

#### Deutschland

Nach der positiven Entwicklung der vergangenen Jahre erwarten wir für den deutschen Pkw-Markt 2018 ein Marktvolumen auf der Höhe des Vorjahres.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Auch im Jahr 2018 werden sich die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir mit einer leicht sinkenden Nachfrage in 2018, für die Jahre 2019 bis 2022 gehen wir von einer Rückkehr auf den Wachstumspfad aus.

Aufgrund der Verunsicherung infolge des im Juni 2016 durchgeführten Referendums zum Austritt Großbritanniens aus der EU gehen wir für das Jahr 2018 in Westeuropa bei den leichten Nutzfahrzeugen von einer Nachfrage leicht unter dem Vorjahresniveau aus. Großbritannien und Italien wer-

den voraussichtlich einen Rückgang verzeichnen. Für Deutschland erwarten wir, dass die Zulassungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2018 voraussichtlich merklich über dem Vorjahreswert liegen. Auch in Russland erwarten wir ein im Vergleich zu 2017 steigendes Marktvolumen.

#### ZINSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2017 und auch zu Beginn des aktuellen Geschäftsjahres haben die Notenbanken die globale Konjunktur und das Finanzsystem mit ihrer expansiven Geldpolitik weiter gestützt, obwohl die Zentralbanken in den USA und Großbritannien bereits erste Zinserhöhungen vorgenommen haben. Das Zinsniveau bewegt sich noch immer nahe der historischen Tiefs. Die Konjunkturaussichten hellen sich auf, sodass die Zentralbanken der USA und Großbritanniens sukzessive weitere Zinsschritte vornehmen werden. Dies wird sich in einem moderaten Zinsanstieg in GBP und USD niederschlagen.

Die EZB wird ihre Politik des billigen Geldes jedoch das ganze Jahr 2018 über fortführen. Mit einer ersten Zinserhöhung ist nicht vor 2019 zu rechnen. Damit ist im Euroraum bis auf Weiteres Zinsstabilität zu erwarten.

#### 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 nichtmotorisiertem Individualverkehr. Mobilität wird in vielerlei Hinsicht neu definiert.

Die Volkswagen Financial Services AG 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 Auto- und Lkw-Vermietgeschäft bis hin zum Carsharing deckt die Volkswagen Financial Services AG über ihre Tochtergesellschaften nun einen noch größeren Teil des Mobilitätsbedarfs ihrer Kunden ab.

Ein großer Schritt hin zum Mobilitätsanbieter wurde mit dem Ausbau fahrzeugbezogener Mobilitätsservices unternommen. Die Volkswagen Financial Services AG bietet ihren Kunden schon heute ein attraktives Portfolio zur Deckung des Wunsches nach Komfort und Flexibilität an. Dies erfolgt über die weltweite Ausweitung innovativer Bezahlösungen für digitale Geschäftsmodelle des Volkswagen Konzerns, die weitere Ausweitung der bargeldlosen und mobilen Abwicklung von Parkprozessen in Nordamerika und Europa und die Wei-

terentwicklung des Tank- und Ladekartenangebots in Europa. In diesem Kontext will die Volkswagen Financial Services AG ihren Kunden weiterhin alles aus einer Hand anbieten. Zusätzlich wird die europaweite Abwicklung von Mautgeschäften in das Angebot für die gewerblichen Kunden integriert und der weitere Ausbau des Flottengeschäfts vorangetrieben.

Einfach, komfortabel, transparent, sicher, zuverlässig, flexibel – so lauten zukünftig schlaglichtartig die Anforderungen an unser Geschäft. Die Volkswagen Financial Services AG verfolgt die Entwicklung des Mobilitätsmarktes 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 „The key to mobility“.

#### ENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

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

Die Vertriebsaktivitäten mit den Volkswagen Konzernmarken werden weiter intensiviert, insbesondere durch gemeinsame strategische Projekte.

Darüber hinaus will die Volkswagen Leasing GmbH ihre Maßnahmen zur verstärkten Ausschöpfung der Potenziale entlang der automobilen Wertschöpfungskette fortführen.

Wir wollen gemeinsam mit den Konzernmarken die Wünsche und Bedürfnisse unserer Kunden optimal erfüllen. Insbesondere der Wunsch nach Mobilität zu fest kalkulierbaren Kosten steht bei unseren Endkunden im Vordergrund. Zusätzlich wollen wir das Thema Digitalisierung unseres Geschäfts weiter ausbauen.

Die in den letzten Jahren erfolgreich eingeführten Produktpakete und Mobilitätsangebote werden entsprechend den Kundenbedürfnissen weiterentwickelt.

Parallel zu den marktorientierten Aktivitäten wird die Position der Volkswagen Leasing GmbH im globalen Wettbewerb durch die strategische Investition in Strukturprojekte sowie durch Prozessoptimierungen und Produktivitätsverbesserungen weiter gestärkt.

#### PROGNOSE ZU WESENTLICHEN RISIKEN

##### Kreditrisiko Prognose

Insgesamt wird für 2018 eine stabile Risikolage erwartet, begünstigt durch die positive makroökonomische Situation in Deutschland.

##### Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als relativ stabil zu erwartenden Zinsumfelds wird für das Geschäftsjahr 2018 mit einer gleichbleibenden Marktpreisrisikosituation gerechnet.

##### Liquiditätsrisiko Prognose

Grundsätzlich wird eine stabile Liquiditätssituation erwartet. Die zukünftige Risikoentwicklung hängt allerdings auch von Unsicherheiten wie den Verhandlungen des „Brexit“ und den aufkeimenden weltpolitischen Spannungen ab und kann sich in der Verfügbarkeit und im Preis der Refinanzierungsinstrumente niederschlagen.

##### Restwertrisiko Prognose

Für das Geschäftsjahr 2018 gehen wir von einem kontinuierlichen Vertragszuwachs aus. Der Haupttreiber sind die implementierten Wachstumsprogramme, anhaltende positive wirtschaftliche Umfeldbedingungen sowie eine weitere Ausweitung des Flottengeschäfts. Die aktuelle Diskussion um potenzielle, zukünftige Fahrverbote in Großstädten für Dieselfahrzeuge könnte das Restwertportfolio in 2018 beeinflussen.

##### Operationelles Risiko Prognose

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

#### AUSSICHTEN FÜR 2018

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass die Weltwirtschaft 2018 voraussichtlich etwas weniger stark 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. In den großen Industrieländern erwarten wir eine etwas schwächere Dynamik als 2017.

Unter Berücksichtigung der genannten Faktoren und der Marktentwicklung ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die Ergebniserwartung basiert auf der Annahme leicht steigender Refinanzierungskosten, der Intensivierung der Kooperation mit den einzelnen Konzernmarken, verstärkter Kostenoptimierung im Rahmen unseres Effizienzprogrammes, leicht sinkender Risikokosten, höherer Gemeinkosten infolge verstärkter Investitionen in die Digitalisierung des Leasinggeschäfts und weiterer Unsicherheiten hinsichtlich der makroökonomischen Rahmenbedingungen in der Realwirtschaft und deren Auswirkungen unter anderem auf die Risikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2018 erwarten wir im Markt Deutschland gegenüber dem Vorjahr ein leicht höheres Operatives Ergebnis nach IFRS.

Sowohl der Vertragsbestand als auch die Vertragszugänge werden für 2018 leicht über dem Vorjahresniveau erwartet. Bei leicht steigenden Auslieferungen an Fahrzeugen erwarten wir eine leicht sinkende Penetration im Markt Deutschland und für die Volkswagen Leasing GmbH.

In Italien erwarten wir gegenüber dem Vorjahr einen leichten Rückgang bei den Vertragszugängen und einen

leichten Anstieg des Vertragsbestands. Durch den Rückgang bei den Vertragszugängen kommt es zu einem leichten Rückgang der Penetrationsrate. Das Operative Ergebnis nach IFRS wird deutlich unter dem Ergebnis 2017 erwartet.

In Polen werden die Vertragszugänge leicht und der Vertragsbestand wird deutlich über dem Vorjahresniveau erwartet. Das Operative Ergebnis nach IFRS wird deutlich über dem Vorjahr erwartet. Bei der Penetrationsrate erwarten wir einen leichten Anstieg.

Braunschweig, den 12. Februar 2018

Die Geschäftsführung



Anthony Bandmann



Silke Finger



Knut Krösche

# Bilanz

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2017

T €		31.12.2017	31.12.2016
<b>Aktiva</b>			
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) Täglich fällig	10.910		5.381
b) Andere Forderungen	160.938		88.895
		171.848	94.276
2. Forderungen an Kunden		3.832.061	1.767.500
3. Leasingvermögen		26.048.897	23.753.366
4. Immaterielle Anlagewerte			
a) Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.953		3.113
b) Geleistete Anzahlungen	182		24
		3.135	3.137
5. Sachanlagen			
a) Grundstücke und Gebäude	35.319		38.627
b) Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.249		1.218
		38.568	39.845
6. Sonstige Vermögensgegenstände		1.119.167	1.129.834
7. Rechnungsabgrenzungsposten		1.004.673	978.613
<b>Summe der Aktiva</b>		<b>32.218.349</b>	<b>27.766.571</b>

T€	31.12.2017	31.12.2016
<b>Passiva</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
a) Täglich fällig	96.187	321.887
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	1.108.115	1.193.699
	1.204.302	1.515.586
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	13.482.960	12.704.760
3. Verbriefte Verbindlichkeiten		
a) Begebene Schuldverschreibungen	10.329.687	6.070.837
b) Geldmarktpapiere	159.002	1.101.699
	10.488.689	7.172.536
4. Sonstige Verbindlichkeiten	504.104	21.607
5. Rechnungsabgrenzungsposten	5.696.536	5.217.604
6. Rückstellungen		
a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.440	0
b) Steuerrückstellungen	4.450	9.813
c) Andere Rückstellungen	611.380	901.071
	618.270	910.884
7. Sonderposten mit Rücklageanteil	1.129	1.235
8. Eigenkapital		
a) Gezeichnetes Kapital	76.004	76.004
b) Kapitalrücklage	145.706	145.706
c) Bilanzgewinn	649	649
	222.359	222.359
<b>Summe der Passiva</b>	<b>32.218.349</b>	<b>27.766.571</b>
1. Eventualverbindlichkeiten		
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	187.498	169.898
2. Andere Verpflichtungen		
Unwiderrufliche Leasingzusagen	2.347.736	1.943.035

# Gewinn- und Verlustrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

T €			1.1. – 31.12.2017	1.1. – 31.12.2016
1.	Leasingerträge		15.848.481	14.680.504
2.	Leisingaufwendungen		9.326.472	8.181.816
			6.522.009	6.498.688
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		27.681	22.316
4.	Zinsaufwendungen		454.202	359.113
	davon: Aufzinsung Rückstellungen		1.337	2.017
			-426.521	-336.797
5.	Provisionserträge		568	521
6.	Provisionsaufwendungen		562.567	543.420
			-561.999	-542.899
7.	Sonstige betriebliche Erträge		294.748	271.569
8.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		106	106
9.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen			
	a) Personalaufwand			
	aa) Löhne und Gehälter	11.815		4.306
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung darunter: für Altersversorgung T € 2.440	3.002		1.423
			14.817	5.729
	b) andere Verwaltungsaufwendungen		380.876	340.379
			395.693	346.108
10.	Abschreibungen und Wertberichtigungen			
	a) auf das Leasingvermögen		5.961.815	5.182.126
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		6.075	3.636
			5.967.890	5.185.762
11.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		100.333	43.366
	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu			
12.	Rückstellungen im Leasinggeschäft		452.053	714.391
	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von			
13.	Rückstellungen im Leasinggeschäft		562.272	138.183
<b>14.</b>	<b>Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit</b>		<b>-525.354</b>	<b>-260.777</b>
15.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-2.021	43.626
16.	Erträge aus Verlustübernahme		523.333	304.403
<b>17.</b>	<b>Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
18.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		649	649
19.	Vermögensminderung durch Abspaltung		0	-8.651
20.	Entnahme aus der Kapitalrücklage		0	8.651
<b>21.</b>	<b>Bilanzgewinn</b>		<b>649</b>	<b>649</b>

# Kapitalflussrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

T €	1.1. – 31.12.2017	1.1. – 31.12.2016
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	-523.333	-304.403
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.967.889	5.185.763
Veränderung der Rückstellungen	-292.614	109.263
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-939.530	-763.987
Zinsergebnis	426.522	336.797
Sonstige Anpassungen	24.653	24.749
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	-77.572	6.549
Veränderung der Forderungen an Kunden	-1.322.297	133.585
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-538.727	-534.593
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-311.284	505.753
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	778.199	2.008.908
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	3.316.154	-114.070
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	961.323	706.909
Erhaltene Zinsen und Dividenden	27.681	31.035
Gezahlte Zinsen	-454.202	-359.113
Erstattete Ertragsteuern	-24.653	-24.749
<b>I. Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>7.018.209</b>	<b>6.948.396</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	8.725.033	7.883.218
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-16.042.441	-14.904.083
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-5.204	-2.520
<b>II. Cash-flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-7.322.612</b>	<b>-7.023.385</b>
Einzahlungen aus Verlustübernahme durch die Volkswagen Financial Services AG	304.403	74.989
<b>III. Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>304.403</b>	<b>74.989</b>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	0	0

Der Finanzmittelfonds entspricht dem Kassenbestand gemäß DRS 21.

# Eigenkapitalpiegel

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig

---

T €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2016	76.004	145.706	649	222.359
Veränderung	–	–	–	0
Stand 31. Dezember 2017	76.004	145.706	649	222.359

# Anhang

## des Jahresabschlusses der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2017

### 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 hinsichtlich der Bilanzierung von Serviceverträgen geändert. Es erfolgte eine Auflösung der zuvor über die Leasingaufwendungen gebildeten Rückstellung für ausstehende Belastungen aus den Serviceverträgen für Wartung und Verschleiß und eine Einbuchung einer sonstigen Verbindlichkeit über die Leasingerträge. Die Erlösrealisierung einschließlich Marge erfolgt nunmehr anhand des Anfalls der Aufwendungen aus der Verpflichtung zur Übernahme von Wartungs- und Verschleißleistungen.

Die immateriellen Anlagewerte, Sachanlagen und das Leasingvermögen werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige und unter Berücksichtigung von bestehenden Sicherheiten und Unterstützungsleistungen bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet.

Die Abschreibungen werden für das Verwaltungsgebäude (Nutzungsdauer 50 Jahre Altbau bzw. 25 Jahre Neubau) linear vorgenommen. Das Leasingvermögen wird über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für Pkw betragen sechs Jahre, für Lkw neun Jahre und für weitere Leasinggüter, welche i. W. das Mobilienleasing im Händlerbereich (Werkstattausstattungen) umfassen, drei bis 13 Jahre. Die immateriellen Vermögensgegenstände werden linear über drei Jahre abgeschrieben.

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.

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 nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags Rechnung getragen. Wesentliche 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 29,87 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2017 ergab sich aufgrund der in Anspruch genommenen Saldierungsmöglichkeit von aktiven und passiven latenten Steuern kein

gesonderter Ausweis von passiven latenten Steuern. In der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung Italien liegen im Wesentlichen aktive latente Steuern aus dem Rückstellungsbereich vor. Die in der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung in Polen vorliegenden passiven latenten Steuern aus Forderungen werden mit aktiven latenten Steuern aus dem Leasingvermögen dieser Niederlassung saldiert. Darüber hinaus werden keine aktiven latenten Steuern in Ausübung des Wahlrechts des § 274 HGB angesetzt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst Einnahmen vor dem Abschlussstichtag, die künftigen Perioden zuzurechnende Erträge bzw. sonstige betriebliche Erträge des Leasinggeschäfts darstellen.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert angesetzt. Unwiderrufliche Leasingzusagen werden mit dem Barwert gezeigt. 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. Das Zinsbuch der Volkswagen Leasing GmbH wurde gemäß IDW RS BFA 3 hinsichtlich der Notwendigkeit einer Rückstellung für drohende Verluste überprüft. Dabei wurde das Barwertverfahren angewandt. Voraussichtlich noch anfallende Risikokosten zuzüglich eines Risikokostenzuschlags und Verwaltungskosten wurden durch eine Einbeziehung in den zur Diskontierung der Zahlungsströme verwendeten Zinssatz berücksichtigt und der so ermittelte Barwert dem handelsrechtlichen Buchwert der Vermögensgegenstände des Zinsbuches gegenübergestellt. Es ergaben sich keine Anhaltspunkte, dass eine Rückstellung für drohende Verluste zu bilden ist.

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 Leasingertragsrealisation erfolgt, soweit die geschuldete Lieferung oder Leistung erbracht wurde und ein Anspruch auf die Gegenleistung entstanden ist. Dabei werden Erträge aus Lieferungen i. W. aus Gebrauchtwagenverkäufen (Verkaufserlöse) ausgewiesen, sobald das wirtschaftliche Eigentum (Übergang von Besitz, der Rechte auf Nutzung und Veräußerung, der Lasten und der Gefahren des Verlusts und des zufälligen Untergangs) auf den Kunden übergegangen ist. Es werden Lieferbedingungen bzw. allgemeine Geschäftsbedingungen vereinbart, die für den Übergang des wirtschaftlichen Eigentums maßgeblich sind. Erträge aus Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht wurde. Die Höhe der Erträge entspricht der vereinbarten Gegenleistung, wobei sie unter Abzug der Umsatzsteuer sowie von Erlösschmälerungen wie Boni, Skonti oder Rabatten ausgewiesen werden.

### 3. Erläuterungen zur Bilanz

Die Forderungen an Kreditinstitute gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2017	31.12.2016
1. Forderungen an Kreditinstitute	171.848	94.276
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 170.995; Vorjahr: T € 93.813)		
<b>Gesamt</b>	<b>171.848</b>	<b>94.276</b>

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2017	31.12.2016
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	805.204	581.951
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.015.009	1.175.561
(davon gegen die Gesellschafterin T € 2.103.256; Vorjahr: T € 1.085.689)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 61.853; Vorjahr: T € 92.772)		
3. Sonstige Forderungen	11.848	9.988
<b>Gesamt</b>	<b>3.832.061</b>	<b>1.767.500</b>

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2017	31.12.2016
1. Forderungen an Kreditinstitute	171.848	94.276
davon fällig 0 – 3 Monate	171.848	94.276
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	805.204	581.951
davon fällig 0 – 3 Monate	149.291	136.305
davon fällig > 3 – 12 Monate	266.583	164.501
davon fällig > 12 – 60 Monate	389.330	281.145
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.015.009	1.175.561
davon fällig 0 – 3 Monate	2.615.009	425.561
davon fällig > 3 – 12 Monate	0	350.000
davon fällig > 12 – 60 Monate	400.000	0
davon fällig > 60 Monate	0	400.000
4. Sonstige Forderungen	11.848	9.988
davon fällig 0 – 3 Monate	11.848	9.988
<b>Gesamt</b>	<b>4.003.909</b>	<b>1.861.776</b>

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T € 534.305 (Vorjahr: T € 646.962), Forderungen aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in

Höhe von T€ 309.711 (Vorjahr: T€ 271.416) und aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 85.637 (Vorjahr: T€ 72.423).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 928.585 (Vorjahr: T€ 919.133) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuern in Höhe von T€ 17.268 (Vorjahr: T€ 13.162) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 58.507 (Vorjahr: T€ 46.121) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Durch die Filiale Polen lagen Vermögensgegenstände in Höhe von 886,5 Mio. € in fremder Währung vor.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2017	31.12.2016
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.204.302	1.515.586
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 51.793; Vorjahr: T€ 781.496)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	13.482.960	12.704.760
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 6.402.988; Vorjahr: T€ 5.988.496)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T€ 779.253; Vorjahr: T€ 736.835)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T€ 601.588; Vorjahr: T€ 671.581)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	10.488.689	7.172.536
4. Sonstige Verbindlichkeiten	504.104	21.607
<b>Gesamt</b>	<b>25.680.055</b>	<b>21.414.489</b>

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2017	31.12.2016
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.204.302	1.515.586
davon fällig 0 – 3 Monate	268.212	815.213
davon fällig > 3 – 12 Monate	300.276	649.373
davon fällig > 12 – 60 Monate	635.814	51.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	13.482.960	12.704.760
davon fällig 0 – 3 Monate	704.279	2.220.156
davon fällig > 3 – 12 Monate	3.323.629	1.867.137
davon fällig > 12 – 60 Monate	8.767.372	8.617.467
davon fällig > 60 Monate	687.680	0
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	10.488.689	7.172.536
davon fällig 0 – 3 Monate	214.699	681.175
davon fällig > 3 – 12 Monate	773.990	1.991.361
davon fällig > 12 – 60 Monate	6.250.000	1.500.000
davon fällig > 60 Monate	3.250.000	3.000.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	504.104	21.607
davon fällig 0 – 3 Monate	106.627	16.261
davon fällig > 3 – 12 Monate	262.742	2.312
davon fällig > 12 – 60 Monate	134.735	3.034
<b>Gesamt</b>	<b>25.680.055</b>	<b>21.414.489</b>

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

Von den verbrieften Verbindlichkeiten sind nominal 1,0 Mrd. € (Vorjahr: 2,6 Mrd. €) im nächsten Geschäftsjahr fällig.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Swap-Zinsen in Höhe von T€ 11.019 (Vorjahr: T€ 8.022) enthalten. Die in Vorjahren gebildete Rückstellung für ausstehende Reparurrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen (T€ 479.329, Vorjahr: T€ 354.134) wird aufgrund einer Ausweisänderung nun unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Pensionsrückstellungen der Filiale Italien (T€ 2.440), Steuer-rückstellungen (T€ 4.450; Vorjahr: T€ 9.813) und andere Rückstellungen (T€ 611.380; Vorjahr: T€ 901.071).

Unter den anderen Rückstellungen werden u. a. die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwertrisiken betrug T€ 8.568 (Vorjahr: T€ 7.049). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 120.423 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 112.565). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 153.735 (Vorjahr: T€ 159.687) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 141.000 vor Abzinsung bei T€ 125.600 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 1.582, Vorjahr: T€ 1.552).

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.

Durch die Filiale Polen lagen Schulden in Höhe von 1.240,5 Mio. € in fremder Währung vor.

## Entwicklung des Anlagevermögens:

T€						Bruttobuchwerte	
	Vortrag 1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Fremd- währungs- differenzen	Stand 31.12.2017	
<b>I. Immaterielle Anlagewerte</b>							
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.082	1.718	490	0	138	8.448	
Geleistete Anzahlungen	24	156	0	0	2	182	
	7.106	1.874	490	0	140	8.630	
<b>II. Sachanlagen</b>							
Grundstücke und Gebäude	50.991	228	0	17	82	51.318	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.596	3.001	985	0	227	4.839	
Anlagen im Bau	99	102	0	-17	0	184	
	53.686	3.331	985	0	309	56.341	
<b>III. Leasingvermögen</b>							
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	31.954.711	15.943.211	12.569.744	97.864	6.267	35.432.309	
Geleistete Anzahlungen	97.868	97.228	152	-97.716	0	97.228	
	32.052.579	16.040.439	12.569.896	0	6.267	35.529.389	
<b>Gesamt Anlagevermögen</b>	<b>32.113.371</b>	<b>16.045.644</b>	<b>12.571.371</b>	<b>0</b>	<b>6.716</b>	<b>35.594.360</b>	

	Vortrag 1.1.2017	Zugänge	Abgänge	Fremd- währungs- differenzen	Wertberichtigungen		Nettobuchwerte
					Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2017	Stand 31.12.2016
	3.969	1.861	452	117	5.495	2.953	3.113
	0	0	0	0	0	182	24
	3.969	1.861	452	117	5.495	3.135	3.137
	12.463	3.670	0	50	16.183	35.135	38.528
	1.378	543	397	66	1.590	3.249	1.218
	0	0	0	0	0	184	99
	13.841	4.213	397	116	17.773	38.568	39.845
	8.299.213	5.961.815	4.785.018	4.482	9.480.492	25.951.817	23.655.498
	0	0	0	0	0	97.228	97.868
	8.299.213	5.961.815	4.785.018	4.482	9.480.492	26.048.897	23.753.366
	<b>8.317.023</b>	<b>5.967.889</b>	<b>4.785.867</b>	<b>4.715</b>	<b>9.503.760</b>	<b>26.090.600</b>	<b>23.796.348</b>

#### 4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 15.848.481. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 9.326.472 und enthalten die zur Erzielung der Erlöse erforderlichen Aufwendungen. Diese sind im Wesentlichen die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Leasinggegenstände und Aufwendungen aus dem Dienstleistungsgeschäft. Das Leasingergebnis beläuft sich auf T€ 6.522.009.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T €	1.1. – 31.12.2017	1.1. – 31.12.2016
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T€ 6.300; Vorjahr: T€ 6.049)	27.681	22.316
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T€ 31.966; Vorjahr: T€ 28.714)	454.202	359.113
<b>Gesamt</b>	<b>-426.521</b>	<b>-336.797</b>

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 294.748, davon T€ 248.010 aus dem Leasinggeschäft und T€ 46.738 aus weiterberechneten Gemeinkosten. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus für Dritte erbrachten Dienstleistungen für die Verwaltung und Vermittlung in Höhe von T€ 107.309 (Vorjahr: T€ 88.440) sowie Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 44.212 enthalten. Periodenfremde Erträge sind mit T€ 3.354 (Vorjahr: T€ 1.800) enthalten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 106.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand, Verona sowie der Filiale Polen beträgt T€ 14.817, davon T€ 11.816 für Löhne und Gehälter und T€ 3.001 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 380.876, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassungen und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 5.961.815 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert in Höhe von T€ 465.296 (Vorjahr: T€ 289.790). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 6.483 (Vorjahr: T€ 5.388).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 100.333. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 12.950 sowie Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 60.212.

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 452.053 stehen Erträge von T€ 562.272 gegenüber. Aufgrund einer Ausweisänderung bei den Rückstellungen sind die Zuführungen zu Rückstellungen gesunken bzw. die Erträge aus der Auflösung von Rückstellung gestiegen.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Verlust vor Steuern von 525,4 Mio. € (Vorjahr: 260,8 Mio. €).

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Steuerumlagen in Höhe von T€ – 54.254 (Vorjahr: T€ – 14.559) enthalten.

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Verlust in Höhe von T€ 523.333 durch die Volkswagen Financial Services AG übernommen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T€				1.1. – 31.12.2017	1.1. – 31.12.2016
	Deutschland	Italien	Polen	Gesamt	Gesamt
1. Leasingerträge					
Mieten	5.294.268	132.111	78.914	5.505.293	5.017.777
Wartungs- und Dienstleistungserträge	649.522	99.437	21.865	770.824	1.115.493
Gebrauchtwagenverkäufe	8.598.714	112.090	14.229	8.725.033	7.883.218
Übrige	772.775	19.982	54.574	847.331	664.016
	15.315.279	363.620	169.582	15.848.481	14.680.504
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	6.062	648	20.971	27.681	22.316
5. Provisionserträge	487	0	81	568	521
7. Sonstige betriebliche Erträge	234.215	6.252	54.281	294.748	271.569
8. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	106	0	0	106	106
13. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	485.744	68.297	8.231	562.272	138.183
<b>Gesamt</b>	<b>16.041.893</b>	<b>438.817</b>	<b>253.146</b>	<b>16.733.856</b>	<b>15.113.199</b>

## 5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 29,1 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 300,1 Mio. € und die negativen Marktwerte 45,0 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 85,6 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 11,0 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 nach den International Financial Reporting Standards erstellten 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 2017 ist eine Transaktion durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen sowie von Restwerten aus diesen Leasingverträgen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2017 insgesamt Liquidität in Höhe von T€ 4.379.698 zugeflossen. Daneben laufen sechs 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 hat sich zur Sicherung von Darlehenslinien verpflichtet, aus zukünftigen Leasingforderungen einen Betrag von 1,4 Mrd. € an die Volkswagen Bank GmbH abzutreten und zur Sicherung zu übereignen. Die Darlehenslinien betreffen die Volkswagen Leasing GmbH und weitere Tochtergesellschaften/Beteiligungsunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.

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

Die unwiderruflichen Leasingzusagen 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, da es sich um abgeschlossene Leasingverträge handelt. Sonstige finanzielle Verpflichtungen bestehen in Form eines Einkaufsobligos in für die Beurteilung der Finanzlage der Gesellschaft unwesentlicher Höhe.

Haftungsverhältnisse, die nicht aus der Bilanz ersichtlich sind, bestehen im Rahmen der ABS-Transaktionen VCL 22, VCL 23, VCL 24, VCL 25, PVCL1 und VCL Master RV C2. Dazu wurde eine Market Risk Reserve an die Investoren gezahlt, die als Sicherheit für bestimmte Risiken dient. Mit der Inanspruchnahme dieser Sicherheit wird nicht gerechnet, da vom Eintritt des Risikos nicht ausgegangen wird.

In Abhängigkeit der Auswirkungen der Dieseldiagnostik auf die Volkswagen Leasing GmbH erfolgte für den Markt Deutschland eine Unterstützung durch den Volkswagen Konzern.

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

Das Abschlussprüferhonorar wird im Anhang zum Konzernabschluss der Volkswagen AG, Wolfsburg, sowie im Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, dargestellt. Das die Volkswagen Leasing GmbH betreffende Honorar für Abschlussprüfungsleistungen entfiel 2017 auf die Prüfung des Jahresabschlusses sowie auf unterjährige Reviews von Zwischenabschlüssen.

Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen Comfort Letter sowie weitere Bestätigungsleistungen im Zusammenhang mit ABS-Transaktionen.

Sonstige Leistungen des Abschlussprüfers konzentrierten sich im Berichtsjahr auf Dienstleistungen zu dem Thema Bankenaufsichtsrecht.

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 163 Angestellte, davon drei leitende Angestellte (Vorjahr: 81, keine leitenden Angestellten) und in der Filiale Polen jahresdurchschnittlich 92 Angestellte, davon keine leitenden Angestellten (Vorjahr: drei, keine leitenden Angestellten) beschäftigt. Die erhöhten Mitarbeiterressourcen resultieren aus der Umstrukturierung der VW-Finanzdienstleistungs-Unternehmensgruppe.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge. Die von der Gesellschaft getragenen Aufwendungen für die Geschäftsführung beliefen sich auf T€ 1.185.

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

## 6. Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2017 traten keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung für die Volkswagen Leasing GmbH auf.

## 7. Weitere Angaben

**Firma:** Volkswagen Leasing Gesellschaft mit beschränkter Haftung

**Sitz:** Braunschweig

**Registergericht:** Handelsregister B des Amtsgerichts Braunschweig

**Handelsregister-Nummer:** HRB 1858

## 8. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31. Dezember 2017

**ANTHONY BANDMANN (AB 01.09.2017)**

Sprecher der Geschäftsführung (ab 01.09.2017)  
Unternehmenssteuerung Volkswagen Leasing GmbH (ab 01.09.2017)

**GERHARD KÜNNE (BIS 31.08.2017)**

Sprecher der Geschäftsführung (bis 31.08.2017)  
Vertrieb Großkunden (bis 30.04.2017)  
Middle Office Flottenmanagement (vom 01.05.2017 bis 31.08.2017)

**SILKE FINGER (AB 01.09.2017)**

Back Office Volkswagen Leasing GmbH (ab 01.09.2017)

**HARALD HEBKE (BIS 31.08.2017)**

Back Office Leasing (bis 31.08.2017)

**KNUT KRÖSCHE (AB 01.05.2017)**

Front Office Vertrieb Flottenmanagement (ab 01.05.2017)  
Front Office Volkswagen Leasing GmbH (ab 01.09.2017)

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

Der Prüfungsausschuss der Volkswagen Leasing GmbH besteht aus folgenden Mitgliedern:

**DR. JÖRG BOCHE (BIS 20.09.2017)**

Vorsitzender  
Generalbevollmächtigter der Volkswagen AG  
Leiter Konzern Treasury

**WERNER FLÜGGE (AB 21.09.2017)**

Vorsitzender

**WALDEMAR DROSDZIOK (BIS 20.09.2017)**

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

**HELMUT STREIFF (AB 21.09.2017)**

Stellvertretender Vorsitzender

**DR. ARNO ANTLITZ (BIS 20.09.2017)**

Mitglied des Markenvorstands Volkswagen  
Controlling und Rechnungswesen

**FRANK FIEDLER (AB 21.09.2017)**

Mitglied des Vorstands der Volkswagen Financial Services AG  
Bereich Finanzen und Beschaffung

**GABOR POLONYI (BIS 20.09.2017)**

Leiter Großkunden Management der Volkswagen Leasing GmbH

## 9. Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben sind.

Braunschweig, den 12. Februar 2018

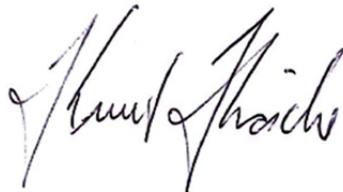
Volkswagen Leasing GmbH  
Die Geschäftsführung



Anthony Bandmann



Silke Finger



Knut Krösche

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig

## VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

### Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2017, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung und dem Eigenkapitalspiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- › entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2017 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- › vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

#### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht war folgender Sachverhalt am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Werthaltigkeit des Leasingvermögens aus laufenden und beendeten Leasingverträgen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte (Leasingvermögen)

- ① Im Jahresabschluss der Volkswagen Leasing GmbH werden zum 31. Dezember 2017 Kraftfahrzeuge aus laufenden Leasingverträgen in Höhe von € 26.048,9 Mio (80,9 % der Bilanzsumme) unter dem Bilanzposten „Leasingvermögen“ und aus beendeten Leasingverträgen in Höhe von € 534,3 Mio (1,7 % der Bilanzsumme) unter dem Bilanzposten „Sonstige Vermögensgegenstände“ ausgewiesen. Die handelsrechtliche Bewertung richtet sich bei dem Anlagevermögen zugeordneten Leasingvermögen nach den unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibung fortgeführten Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert sowie bei dem Umlaufvermögen zugeordneten sonstigen Vermögensgegenständen nach den Anschaffungskosten und dem niedrigeren beizulegenden Wert. Die Volkswagen Leasing GmbH überprüft mittels interner und externer Vermarktungsergebnisse vierteljährlich die Werthaltigkeit des Leasingvermögens aus laufenden und beendeten Leasingverträgen. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der fortgeführte Buchwert der jeweiligen Vermögensgegenstände dem entsprechenden niedrigeren beizulegenden Wert gegenübergestellt. Dabei werden interne und externe Vermarktungsergebnisse sowie von den gesetzlichen Vertretern geschätzte Marktpreisentwicklungen für Kraftfahrzeuge berücksichtigt. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr für die beiden betroffenen Bilanzposten außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von insgesamt € 465,3 Mio.

Die Bewertung des Leasingvermögens aus laufenden und beendeten Leasingverträgen ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und beinhaltet zum anderen in hohem Maße Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen in hohem Maße Schätzunsicherheiten bei der Bewertung bestehen. Zudem trägt die aktuelle öffentliche Diskussion über die Restwertentwicklung von Kraftfahrzeugen mit Dieselmotoren (mögliche Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Innenstädten, Nachfrageverschiebung zugunsten von Kraftfahrzeugen mit Benzinmotor) zusätzlich zur Unsicherheit im Rahmen der Bewertung der bilanzierten Kraftfahrzeuge bei. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die von der Gesellschaft durchgeführten Bewertungen in Bezug auf ihre Aktualität, Methodik sowie die Nachvollziehbarkeit der Wertermittlung gewürdigt. Damit einhergehend haben wir uns ein Verständnis über die der Wertermittlung zugrunde liegenden Ausgangsdaten, Wertparameter und getroffenen Annahmen verschafft, diese kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Ergänzend haben wir uns bei unserer Einschätzung der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Vermarktungsannahmen unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den erwarteten Vermarktungsergebnissen gestützt. Darüber hinaus haben wir die Klassifizierung der Kraftfahrzeuge als Anlage- oder Umlaufvermögen und damit einhergehend die jeweils anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden gewürdigt.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zum Leasingvermögen und zu den sonstigen Vermögensgegenständen sind in den Abschnitten 2 „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und 3 „Erläuterungen zur Bilanz“ des Anhangs enthalten.

#### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- › wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- › anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

#### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

#### Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht

insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- > beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

#### SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

##### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Gesellschafterversammlung am 6. März 2017 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. Oktober 2017 von der Geschäftsführung beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1966 als Abschlussprüfer der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

#### VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Frank Hübner.

Hannover, den 13. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner  
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Mathias Schellhorn  
Wirtschaftsprüfer

# Bericht des Prüfungsausschusses

## der Volkswagen Leasing GmbH

Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinne des § 264d HGB. Gemäß den Bestimmungen des § 324 HGB ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit den in § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG beschriebenen Aufgaben befasst. Der Prüfungsausschuss besteht aus drei 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 1. März 2017 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2016 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.

Zudem ließ sich der Ausschuss über das Risikomanagement, die Geschäfts- und Risikostrategie, den Status der Trennung des von der Europäischen Zentralbank beaufsichtigten Kreditgeschäfts von den übrigen Geschäftsfeldern der Volkswagen Financial Services AG (Projekt Panda) sowie die internen und externen Prüfungshandlungen und deren Feststellungen Bericht erstatten.

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 Ausschluss- 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 Prüfungsauftrags vorbereitet.

In seiner Sitzung am 27. November 2017 beschäftigte sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit der geschäftlichen Entwicklung der Volkswagen Leasing GmbH sowie den Auswirkungen der Umsetzung des Projekts Panda. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Prüfungsplanung, den Prüfungsschwerpunkten und den Informationspflichten des Abschlussprüfers. Außerdem wurden das Auswahlverfahren für die Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2020 und die jährliche Überprüfung der Leitlinien für die Abschlussprüferleistungen behandelt.

Braunschweig, den 26. Februar 2018

Werner Flügge  
Vorsitzender

Helmut Streiff  
stellv. Vorsitzender

Frank Fiedler  
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  
38112 Braunschweig  
Telefon +49 (0) 531 212-0  
info@vwfs.com  
www.vwfs.de

#### INVESTOR RELATIONS

Telefon +49 (0) 531 212-30 71  
ir@vwfs.com

Inhouse produziert mit [firesys](#)

Dieser Geschäftsbericht ist unter [www.vwfsag.com/arleasing17](http://www.vwfsag.com/arleasing17) auch in englischer Sprache verfügbar.

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