

VOLKSWAGEN LEASING

GMBH

GESCHÄFTSBERICHT

2021

Volkswagen Leasing GmbH

Im Überblick¹

in Mio. €	2021	2020	2019	2018	2017
Investitionen ins Leasingvermögen	19.690	20.629	20.710	16.038	16.040
Leasingvermögen	38.700	36.033	31.960	27.739	26.049
Bilanzsumme	47.647	43.127	39.106	37.486	32.218
Leasingerträge	20.679	20.679	19.790	17.501	15.848
in Tsd. Fahrzeugen					
Neuverträge	646	702	769	618	615
Vertragsbestand	1.814	1.721	1.674	1.487	1.386

¹ In 2020 werden erstmals die Werte der per 01.01.2020 auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzenen MAN Financial Services GmbH berücksichtigt. Die Vorjahreszahlen beinhalten die Zahlen der Filiale in Warschau, die im laufenden Geschäftsjahr rückwirkend zum 01.01.2020 abgespalten wurde.

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 und Italien 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- und Großkunden aus.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH besteht aus vier Geschäftsführungsressorts. Das Ressort Unternehmenssteuerung sowie die Funktion als Sprecher der Geschäftsführung verantwortet Herr Jens Legenbauer. In diesem Ressort sind die Themengebiete Marketing, Vertriebssteuerung, Produkt- und Markenmanagement sowie Vertriebsstrategie zusammengefasst. Im Bereich Front Office erfolgt die

Bündelung der Innen- und Außendienste der Volkswagen Leasing GmbH sowie die Abwicklung von Fuhrparkdienstleistungen. Dieses Ressort liegt ebenfalls in der Zuständigkeit von Herrn Jens Legenbauer. Mit der Integration der Organisationseinheiten aus der MAN Financial Services GmbH wurde das Ressort Front Office MAN FS eingerichtet, das Herr Frank Czarnetzki verantwortet. Dem Geschäftsführungsressort Back Office von Herrn Hendrik Eggers sind die Aufgabengebiete Risikomanagement, Marktfolge und Controlling zugeordnet.

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

- > Audi Leasing, Braunschweig
- > SEAT Leasing, Braunschweig
- > ŠKODA Leasing, Braunschweig
- > AutoEuropa Leasing, Braunschweig
- > Ducati Leasing, Braunschweig
- > MAN Financial Services, München

FILIALEN

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

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 Ergebnis¹ die wesentliche interne Steuerungsgröße. Die Unterschiede zwischen dem Operativen Ergebnis und dem Unternehmensergebnis vor Steuern nach HGB ergeben sich aus Periodisierungsverschiebungen, die im Wesentlichen aus unterschiedlicher Bilanzierung der Leasingverhältnisse (Operate-Lease und Finance-Lease) nach HGB und IFRS resultieren, sowie aus unterschiedlicher bilanzieller Behandlung von ABS-Transaktionen.

Überleitungsrechnung in Mio. €	
Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB (rechtliche Einheit)	-180,5
davon pos. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB (Filiale Italien)	-19,9
Abweichungen im lfd. Ergebnis aus Klassifizierungs-/ Bewertungsunterschieden der Leasingverträge HGB zu IFRS	908,7
Abweichungen HGB zu IFRS aus der ABS Refinanzierung	-36,3
Sonstige Effekte	-0,4
Operatives Ergebnis nach IFRS (Deutschland)	671,6

Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Penetration², der Vertragsbestand³ und die Vertragszugänge⁴. Der Return on Equity (RoE) und die Cost Income Ratio (CIR) werden auf Ebene des der Gesellschaft übergeordneten Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als weitere finanzielle Steuerungsgrößen herangezogen.

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 zum Beispiel um Zinserträge und -aufwendungen aus Betriebsprüfungen oder Aufzinsungsaufwendungen für sonstige Rückstellungen.

2 Vertragszugänge Konzernfahrzeuge Neuwagen / Auslieferungen Konzernfahrzeuge im Markt Deutschland bzw. in Italien für die Filialen.

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

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

Wirtschaftsbericht

Im Geschäftsjahr 2021 erholte sich die Weltwirtschaft von den Folgen der Covid-19 Pandemie und verzeichnete ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Trotz der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels konnte die Volkswagen Leasing GmbH den Vertragsbestand erhöhen und das Leasingvermögen weiter ausbauen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2021 trotz der Herausforderungen im Rahmen der Corona-Krise sowie der Halbleiterknappheit positiv.

Im Fokus der Volkswagen Leasing GmbH standen auch im Jahr 2021 die Digitalisierung des Kerngeschäfts und der weitere Ausbau der Mobilitätsangebote. Sämtliche Digitalisierungsaktivitäten zielen weiterhin darauf ab, Volkswagen Financial Services und damit auch die Volkswagen Leasing GmbH entlang der Kundenbedürfnisse zu einer digitalen Captive mit Omnikanal-Vertriebsfähigkeit zu transformieren. Dafür werden die Verkäuferarbeitsplätze im Handel stetig weiterentwickelt, die wesentlichen Produkte online abschlussfähig gemacht und der Ausbau neuer Kundenkontaktpunkte und Plattformen, wie beispielsweise www.heycar.de, vorangetrieben. Parallel dazu werden die bestehenden vertragsführenden Systeme grundlegend erneuert und manuelle Prozesse zunehmend automatisiert und digitalisiert. Zudem wurde die Zusammenarbeit mit Händlern und die Digitalisierung im Autohaus weiter intensiviert.

Die sich im Rollout befindende Einführung der Webapplikation ERNST, die den Händlern zukünftig ermöglicht den gesamten Fahrzeugbestand mit händlerindividuellen Finanzierungs- und Leasingkonditionen zu hinterlegen, ist ein wichtiger Schritt für den Ausbau der Omnikanal-Vertriebsplattform.

Um den Verkaufsprozess konsequent weiter zu digitalisieren wird dieser nun um eine Online-Lösung für Legitimation und Signatur ergänzt. Die Volkswagen Leasing GmbH befindet sich aktuell in der Pilotierung einer qualifizierten Signaturlösung für den digitalen Leasing- und Finanzierungsprozess im Autohaus. Vorteil für Händler und Kunden ist ein zeiteffizienter, sicherer und volldigitaler Kaufprozess ohne den Ausdruck von Papier.

Die Digitalisierung im Handel geht einher mit einer Modernisierung der Verkäuferarbeitsplätze. Zusätzlich zu den bereits genannten Initiativen erfolgte eine Einführung des Sales and Retail Assistant (SandRA) für die Marke ŠKODA. SandRA bietet einen vernetzten und systemübergreifenden Verkaufsprozess, an den auch Umsysteme z.B. zu den Fahrzeugbeständen, den Großabnehmerkonditionen oder für die Disposition im Autohaus angebunden sind.

Auch in der Digitalisierung im Großkundenbereich wurden wesentliche Fortschritte erzielt. Das digitale Angebot im Flottenmanagement wurde um die FleetCARSdriver App erweitert. Die App stellt dem Dienstwagenfahrer alle wichtigen Termine und relevanten Informationen rund um die Nutzung seines Fahrzeugs bereit. Darüber hinaus können Fuhrparkmanager über die App direkt mit ihren Fahrern kommunizieren. Ermöglicht werden diese Funktionen durch die direkte Verzahnung mit dem Fuhrparkmanagementsystem FleetCARS, wodurch nur ein System für die komplette Flottenverwaltung nötig ist.

Das Coronavirus hat die zunehmende Bedeutung der Digitalisierung nochmals unterstrichen und die Anstrengungen in dieser Richtung weiter ansteigen lassen. Wichtigster Absatzkanal des Vertriebs ist aber unverändert der Handel, mit dem eine sehr intensive und vertrauensvolle Zusammenarbeit gepflegt wird und für den die Provisionsmodelle der Volkswagen Financial Services AG die stabilste Ertragsquelle darstellen.

Die Herausforderungen der Pandemie und die Halbleiterknappheit haben zwar dazu geführt, dass die Vertragszugänge leicht unter dem Vorjahr liegen, der Bestand an Leasingverträgen konnten aber trotzdem deutlich gesteigert werden. Vertragsverlängerungen sowie die eingeräumte Möglichkeit zur Überschreitung der eigentlichen Vertragslaufzeit haben die geringeren Zugänge überkompensiert und zu einem Wachstum von 7% beim Leasingbestand geführt. Insgesamt zeigt sich hier auch, dass sich der in den letzten Jahren am

Markt beobachtbare Trend hin zum Leasing weiter fortsetzt. Zur Stärkung des Finanzierungsgeschäftes wird daher das beim Leasing schon lange bekannte Restwertmodell seit dem 01.07.2021 auch für Finanzierungen der Marken VW Pkw und Audi angeboten.

Beim Produkt Wartung & Vollverschleiß konnten die hohen Zugangszahlen des Vorjahres trotz der genannten Rahmenbedingungen wiederholt werden. Der Vertragsbestand wurde in dem Zuge ebenfalls gesteigert. Auch andere Dienstleistungs- und Versicherungsprodukte waren vor dem Hintergrund kalkulierbarer Gesamtbetriebskosten stark nachgefragt.

Der Zugang an Leasing- und Finanzierungsverträgen von Elektrofahrzeugen hat sich im vergangenen Jahr in etwa verdreifacht. Auch die Penetration ist in diesem Bereich sehr deutlich gestiegen und liegt nun erstmals über der (ebenfalls gestiegenen) Gesamtpenetration.

Darüber hinaus betreibt die Volkswagen Leasing GmbH zur Bündelung der Tank- und Serviceleistungen im Volkswagen Konzern bereits seit dem Jahr 2020 das Tankkartengeschäft in Kooperation mit der VWFS-Tochter LogPay Transport Services GmbH (LogPay). Das Ziel ist es, gemeinsam das Angebot an neuen und bestehenden innovativen Mobilitätsdienstleistungen rund um bargeldlose Tank- und Serviceleistungen weiter auszubauen.

Dafür bietet LogPay unter anderem die Charge&Fuel Card und App an, mit der Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge der Marken des Volkswagen Konzerns sowie von Mischflotten europaweit laden und tanken können. Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge haben die Möglichkeit, an aktuell rund 280.000 Ladepunkten Strom zu laden sowie an über 20.000 LogPay-Akzeptanzstellen in Europa Kraftstoff zu beziehen oder weitere fahrzeugspezifische Leistungen, wie etwa die Nutzung von Waschanlagen, in Anspruch zu nehmen. Die Aufnahme aller Tank- und Ladevorgänge in das Flottenmanagement-Tool der Volkswagen Leasing, FleetCARS, ermöglicht ein nahtloses Reporting speziell für die Bedürfnisse von Großkunden. Außerdem hat LogPay im Jahr 2021 die Funktion des bargeldlosen Bezahlers per App an der Tanksäule eingeführt. Dabei werden alle Tankbelege umweltbewusst digital bereitgestellt. Das Bezahlen per App funktioniert in Deutschland bereits an über 2.000 Tankstellen, der weitere Ausbau ist geplant. Im Jahr 2021 hat LogPay ihr Produktangebot außerdem um das Home Charging, also die Abrechnung dienstlicher sowie privater Ladevorgänge am kunden-eigenen Ladepunkt, erweitert.

Mit dem Informations-Hub „Fleet.Electrified“ (fleet-electrified.vwfs.de) stellt die Volkswagen Leasing GmbH eine digitale Drehscheibe für das Themenfeld Elektromobilität im Flotteneinsatz bereit. Der Online-Auftritt soll vor allem der ersten Orientierung zu Produkten und Dienstleistungen, zum Beispiel die Erstberatung und Potenzialanalyse des Firmenstandorts für Elektromobilität oder integrierte Ladelösungen wie die Charge&Fuel Card, dienen. Neben diesem Beratungs-

angebot zeigt sich unter „Fleet.Electrified“ die „Blaue Flotte“ der Volkswagen Leasing GmbH als eine deutschlandweit einzigartige Initiative in Zusammenarbeit mit dem NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V. Zur Blauen Flotte zählen ausschließlich alle Battery Electric Vehicle (BEV)-Konzernfahrzeuge, die seit dem 01.01.2020 durch die Volkswagen Leasing GmbH deutschlandweit an Groß-/Flottenkunden verleast werden. Wir investieren für die verleasten Konzernfahrzeuge der „Blauen Flotte“ in Moorschutzprojekte, die einen positiven Einfluss auf das Klima haben.

Bereits in 2019 hat sich die Volkswagen Financial Services AG an der FleetCompany GmbH beteiligt, um ihr Angebot im internationalen Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement auszubauen. Die FleetCompany GmbH ist unter dem Markennamen FleetLogistics in über 27 Ländern im Flottenmanagement aktiv. Volkswagen Financial Services hält 66% der Anteile an der FleetCompany GmbH, die weiteren 34% der Unternehmensanteile werden von der TÜV SÜD Auto Service GmbH mit Sitz in München, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der TÜV SÜD AG, gehalten. Gemeinsam wird das Ziel verfolgt, eine markenneutrale, internationale Plattform zur Verbindung von Mobilitätsdienstleistungen, wie Travel- & Fuhrparkmanagement, zu schaffen. Somit erhält der Kunde die Möglichkeit, alle fuhrparkspezifischen sowie dienstreise-relevanten Themen kundenindividuell in einer Applikation zu kombinieren und dort zu managen. Als Grundlage wird gemeinsam mit dem Kunden eine maßgeschneiderte Mobilitätsstrategie erarbeitet und die passenden Mobilitätslösungen werden bereitgestellt. Diese beinhalten je nach Bedarf alle Lösungen vom Firmenwagen bis hin zum Mobilitätsbudget.

Rückwirkend zum 01.01.2020 wurde die MAN Financial Services GmbH am 01.09.2020 mit der Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen und tritt nun als Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH auf. Die operativen Prozesse konnten im Geschäftsjahr 2021 weiter optimiert und vollständig in die Geschäftsabläufe der Volkswagen Leasing GmbH integriert werden. In 2021 hat sich das Neugeschäft der MAN Financial Services deutlich gesteigert. Neben der verstärkten Nachfrage nach Leasing für Neufahrzeuge, konnte auch für die Gebrauchtfahrzeuge ein neuer Rekord mit fast 50% Penetration erreicht werden. Der gesamte Vertragsbestand erreichte in 2021 einen neuen Höchststand. Gleichzeitig hat sich die Risikosituation verbessert, so dass 2021 ein sehr positives Jahr war. Gleichzeitig war das erste volle Geschäftsjahr, indem die komplett digitale Einreichung und Verarbeitung von Anträgen durchgeführt wurde. Damit wurden Zeit- und Kostenaufwände reduziert und ein weiterer Meilenstein zur Digitalisierung vollzogen.

Die EURO-Leasing GmbH, seit 2014 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG und damit Schwestergesellschaft der Volkswagen Leasing GmbH, wurde Ende 2019 durch die Verschmelzung mit der Euromobil Autovermietung GmbH zur Marken-Vermietgesellschaft des

Volkswagen Konzerns. Das Unternehmen bietet vom Kleinwagen bis zum 40-Tonner passgenaue Mobilität für Privat- und Geschäftskunden im Pkw- und Lkw-Segment. Trotz anhaltender Corona-Pandemie war das Jahr 2021 sehr erfolgreich für die EURO-Leasing. Bereits ein Jahr früher als geplant hat das Unternehmen den Negativtrend der letzten Jahre stoppen können und ein leicht positives Jahresergebnis erzielt. Besonders das Pkw-Geschäft entwickelte sich sehr stark. Neben guten Absatzzahlen gelang es dem Unternehmen mehrere neue digitale Vermietangebote für Schwesterorganisationen im Konzern auf den Markt zu bringen. So sind neben dem VW FS | Auto Abo nun auch das Volkswagen Auto Abo, das CUPRA Auto Abo und eine neue Vermietplattform für Audi on demand online verfügbar. Auch im Lkw-Bereich konnte die EURO-Leasing einiges bewegen. Neben dem Verkauf einer großen Zahl gebrauchter Trailer zu sehr guten Konditionen, wurde die Marke MAN Rental flächendeckend ausgerollt. Seit Jahresmitte können Kunden nun an allen MAN Verkaufsbüros in ganz Deutschland – neben Finanzierung, Mietkauf und Leasing – über MAN Rental auch Lkws der EURO-Leasing mieten.

Die Schwestergesellschaft der Volkswagen Leasing GmbH, die Mobility Trader GmbH (heycar Deutschland), hat sich im Jahr 2021 trotz eines schwierigen Marktumfeldes positiv entwickelt. Die Renault Group, RCI Bank and Services und auch die Allianz SE konnten als neue Investoren für die heycar Group gewonnen werden – ein Beleg für das Vertrauen in die Strategie und den bisherigen Wachstumspfad der Online-Plattform. Durch die starke Interaktion mit dem Volkswagen Konzern konnte heycar als Absatzkanal weiter etabliert werden. So können inzwischen Fahrzeuge der VTI, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, vollständig online auf www.heycar.de erworben werden. Dies ist sowohl im Barverkauf, als auch mittels einer Finanzierung oder per Leasing möglich. Ebenfalls können Fahrzeuge aus Handelsbestand online geleast werden. Die Digitalisierung des Handels wird in Zusammenarbeit mit der Volkswagen Financial Services AG weiter konsequent vorangetrieben. In enger Verzahnung mit den Marken, der Volkswagen FS und dem Handel konnte darüber hinaus mit dem Aktionsgeschäft ein innovatives Instrument der Absatzförderung auf der Online-Plattform umgesetzt werden. Dieses wird vor allem im Handel sehr positiv angenommen.

Das weltweite und gesellschaftsübergreifende Effizienzprogramm Operational Excellence (OPEX) ist darauf ausgerichtet, bis zum Jahr 2025 weitere Kostenreduzierungen zu erzielen. Die wesentlichen Faktoren sind dabei Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung (unter anderem durch Prozessoptimierungen), Optimierung der Vertriebskosten sowie die Harmonisierung von IT-Systemen durch weltweite Einführung von Standardsystemen. Das Programm liefert seit mehreren Jahren einen konstruktiven Beitrag zur Erreichung der Strategieziele der ROUTE2025 und war einer der Treiber für das Unternehmensergebnis in 2021.

Durch die Besiedelung des neuen Rechenzentrums in Rautheim durch die Volkswagen Financial Services Digital Solutions GmbH als IT-Dienstleister der Volkswagen Leasing GmbH konnte bereits im 4. Quartal 2021 eine wesentliche Verbesserung der Betriebssicherheit der bereitgestellten IT-Applikationen z.B. der Verkäuferarbeitsplatzsysteme gewährleistet werden. Darüber hinaus generiert der Umzug des Rechenzentrums weitere Einsparpotenziale und sorgt damit für eine Modernisierung der Systemlandschaft, z.B. durch Standardisierung der Infrastruktur und Vereinheitlichung der Systemplattformen.

Im November 2021 ist zusätzlich der systemische Austausch und die Überführung des Privatkundenleasinggeschäftes im VIP-Direktgeschäftes in das neue Vertragsmanagement-System gestartet.

Integrität ist ein Thema, das alle Mitarbeiter gleichermaßen betrifft. Jeder hat die Verantwortung, hinzuschauen und Sachverhalte anzusprechen, die nicht integer zu sein scheinen. Integrität bedeutet in diesem Zusammenhang, aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun und sich gemäß den Konzerngrundsätzen, den FS-Werten sowie Gesetzen und ethischen Prinzipien regelkonform zu verhalten – auch bei ökonomischem oder sozialem Druck. Hier definiert das Programm Together4Integrity (T4I) konzernweit Maßnahmen, an denen sich alle Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns beteiligen. Die Volkswagen Financial Services startete Ende 2018 mit dem nationalen und internationalen Rollout des T4I-Programms, der sich seitdem in den Jahren 2019 und 2020 auf die gesamte Volkswagen Financial Services Gruppe erstreckt und auch 2021 weiter betrieben wird. Unter anderem wurde das Programm auch in der Volkswagen Leasing GmbH und ihrer italienischen Filiale ausgerollt. In Deutschland gab es in der Volkswagen Leasing GmbH bereits zahlreiche Initiativen und Veranstaltungen zu diesem Thema. Insbesondere die Führungskräfte wurden für konkrete Richtwerte in Bezug auf Integrität sensibilisiert und trugen das Thema weiter in ihre Teams. Insgesamt liefert das T4I-Programm einen wichtigen Beitrag zur Risikokultur der Volkswagen Leasing GmbH. Durch Instrumente wie das Hinweisgebersystem gewährleistet T4I jedem Mitarbeiter den entsprechenden Schutz, im Rahmen seiner jeweiligen Verantwortung Fehlverhalten oder Missstände anonymisiert aufzuzeigen und zu melden, sodass diese bestmöglich aufgearbeitet und zukünftig vermieden werden können.

Veränderungen im Beteiligungsbereich haben sich im Geschäftsjahr nicht ergeben.

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

ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2021 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2021 wurde im Markt Deutschland ein deutlich geringeres Operatives Ergebnis nach IFRS gegenüber dem Vorjahr erwartet. Das Operative Ergebnis nach IFRS der Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland liegt trotz der Krisensituation mit 671,6 Mio. € erheblich über dem Vorjahreswert von 251,9 Mio. €.

Aufgrund der anhaltenden Covid 19-Pandemie und insbesondere der Herausforderungen der Halbleiterthematik wurde bei den Konzernauslieferungen der Vorjahreswert nicht erreicht. Aufgrund dessen liegen die Zugänge an Leasingverträgen ebenfalls unter dem Vorjahresniveau. Der Leasingbestand konnte dagegen erneut deutlich ausgebaut werden. Ebenso konnte die Neuwagen-Penetration der Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland deutlich auf 62,1% im Vergleich zum Prognosewert (51,5%) und zum Vorjahr (55,7%) gesteigert werden.

In Italien konnten die Vertragszugänge gegenüber der Prognose moderat gesteigert werden. Die positive Entwicklung wirkt sich auch auf den Vertragsbestand aus, der gegenüber der Prognose sehr deutlich angestiegen ist. Aufgrund einer Verbesserung der Risikokosten, z.B. aufgrund eines gestiegenen Vermarktungsergebnisses von Leasingrückläufern sowie geringeren Adressausfallrisiken bei gleichzeitig gestiegenem Portfolio, liegt das Operative Ergebnis nach IFRS mit 49,3 Mio. € erheblich über dem Prognosewert von 17,6 Mio. € sowie dem Vorjahreswert in Höhe von 11,9 Mio. €. Trotz eines Rückgangs des Absatzes (Auslieferungen an Kunden) konnte die Penetrationsrate aufgrund der moderaten Entwicklung des Leasingneugeschäfts gegenüber dem prognostizierten Wert (10,9%) und dem Vorjahreswert (12,1%) auf 12,7% leicht gesteigert werden.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus

SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China führten die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen.

Im zweiten Quartal 2021 waren im überwiegenden Teil der Welt die Neuinfektionen zunächst rückläufig, was zu weiteren Lockerungen der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen führte. In einzelnen Ländern war jedoch ab der Jahresmitte ein erneuter Anstieg der Infektionszahlen zu verzeichnen, der vor allem auf neue Varianten des Corona-virus SARS-CoV-2 zurückzuführen war. In der Folge traten situationsbezogenen Einschränkungen wieder in Kraft.

Das dritte Quartal 2021 war in den meisten Regionen der Welt von einer rückläufigen Entwicklung der Neuinfektionen geprägt. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Auch zeitweise wieder ansteigende Fallzahlen – vor allem im Zusammenhang mit einer zunehmenden Reiseaktivität – führten nur in seltenen Fällen zu einer erneuten Verschärfung der Maßnahmen.

Im Verlauf des vierten Quartals registrierten zahlreiche Länder weltweit vor allem aufgrund neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 einen teilweise sehr dynamischen Anstieg der Infektionszahlen, was insbesondere in Abhängigkeit zum jeweiligen Impffortschritt wieder zu Einschränkungen führte.

Auch im Jahr 2021 hatte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-Cov-2 insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Die Weltwirtschaft erholte sich im Jahr 2021 in Folge der zeitweisen Lockerungen vieler restriktiver Maßnahmen und verzeichnete ein Wachstum von 5,6 (– 3,4) %. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem Wert des Vorjahres. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Auf nationaler Ebene war die

Entwicklung auch davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder hielten an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Entsprechend blieb das Zinsniveau vergleichsweise niedrig. Die Preise für viele Energie- und sonstige Rohstoffe stiegen im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Im weltweiten Durchschnitt erhöhten sich die Verbraucherpreise schneller als im Jahr 2020; der globale Güterhandel wuchs im Berichtsjahr.

Europa

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2021 mit 5,4 (– 6,5) % insgesamt ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen. Zugleich wurde die wirtschaftliche Erholung durch zwischenzeitlich geltende nationale restriktive Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie und teilweise daraus resultierende Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage belastet.

Für Unsicherheit sorgte im Geschäftsjahr 2021 darüber hinaus der Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und das damit verbundene neue Handels- und Kooperationsabkommen.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas stieg das reale absolute BIP im Jahr 2021 mit 5,6 (– 2,4) % deutlich. Dabei erhöhte sich die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um 6,4 (– 2,1) % und in Osteuropa um 4,2 (– 2,8) %. Diese Entwicklung war ebenfalls in Russland zu beobachten: Die Wirtschaftsleistung der größten Volkswirtschaft Osteuropas wuchs um 4,3 (– 2,9) %.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit 2,7 (– 4,9) % eine positive Wachstumsrate. Im Verlauf des Jahres erholte sich der Arbeitsmarkt: Die Arbeitslosenquote und die Zahl der Kurzarbeiter sanken. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen und lag durchschnittlich über dem jeweiligen Niveau des Vorjahres. [Im Industrie- und Dienstleistungssektor erhöhte sich das Vertrauen deutlich.]

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels in fast allen Regionen weiter

Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insgesamt ist weiterhin ein Trend von der Finanzierung zum Leasing zu beobachten. Zudem wurden im Privat- und Geschäftskundensegment vermehrt Mobilitätsdienste nachgefragt, die die Nutzung anstelle des Eigentums eines Automobils in den Vordergrund stellen, wie zum Beispiel AutoAbo-Modelle. Auch Dienstleistungsprodukte wie Wartungs- und Inspektionsverträge verzeichneten vor dem Hintergrund kalkulierbarer Gesamtbetriebskosten einen moderaten Anstieg.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum zunehmend von den Auswirkungen des Halbleitermangels geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen leicht unter dem pandemiebedingt schwachen Vorjahr. Die Vertragsabschlüsse von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagengeschäft erreichten in diesem weiterhin schwierigen Marktumfeld das Vorjahresniveau. Eine positive Entwicklung konnte bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen verzeichnet werden, hier konnte vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge erheblich gesteigert werden.

Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war das Geschäft mit Finanzdienstleistungen in Deutschland im Laufe des Jahres 2021 zunehmend mit den Herausforderungen des Halbleitermangels konfrontiert. Die Neuwagenauslieferungen gingen zurück, was in der Folge auch zu einem sinkenden Fahrzeugangebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt führte. Dennoch konnten die Zugangszahlen beim Neuwagenleasing sowohl bei den Einzel- als auch bei den Großkunden gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden. Neu abgeschlossene Finanzierungsverträge für Neu- und Gebrauchtwagen und das Direktgeschäft waren im Vergleich zum Vorjahr dagegen rückläufig; die Neuwagenpenetration lag über dem sehr guten Vorjahreswert. Bei den Dienstleistungs- und Versicherungsprodukten waren – mit einzelnen Ausnahmen – rückläufige Zugangszahlen zu verzeichnen.

Der im Vorjahr stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Nutzfahrzeugmarkt verzeichnete vor allem aufgrund von Zuwächsen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge eine Erholung gegenüber dem Vorjahr. Dieser positive Trend war auch bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge in Europa und Brasilien zu beobachten.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2021 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 70,9 Mio. Einheiten im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahres moderat um + 4,2 % angestiegen. Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl 2020 als auch im Berichtsjahr regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Dabei haben sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 außerdem Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resul-

tierende Lieferengpässe negativ bemerkbar gemacht. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Afrika und Nahost. Die Steigerungen in Zentral- und Osteuropa sowie Nordamerika lagen leicht unter dem weltweiten Durchschnitt. In Westeuropa ging das Marktvolumen dagegen erneut zurück und verfehlte den schwachen Vorjahreswert.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (1,5 %) über dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Zu diesen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -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 ging die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit einem Minus von 2,0 % auf 10,7 Mio. Fahrzeuge gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau leicht zurück. Die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie führten in den ersten beiden Monaten 2021 zu unter dem Vorjahr liegenden Auslieferungen. Von März bis Juni übertraf die Nachfrage in den Einzelmonaten jeweils das Vorjahr, das ab dem letzten Drittel des ersten Quartals und besonders im zweiten Quartal 2020 von der Pandemie betroffen war. Im zweiten Berichtshalbjahr 2021 verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Monatsvergleich teils erhebliche Rückgänge, was neben der Markterholung im Vorjahr vor allem auf den Mangel an Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit zurückzuführen war. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war dennoch – mit Ausnahme Spaniens (– 0,9 %) – im Geschäftsjahr 2021 insgesamt positiv: Frankreich (+ 0,5 %), Großbritannien (+ 1,0 %) und Italien (+ 5,6 %).

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in Westeuropa mit 4,4 % moderat über den Wert des Vorjahres.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2021 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,6 Mio. Einheiten (– 10,1 %) das schwache Niveau des Vorjahres spürbar und fiel damit auf den geringsten Stand seit der Wiedervereinigung. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war dies sowohl auf vorgezogene Käufe in das Jahr 2020 im Zuge des

Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung als auch auf die verschlechterte Angebotssituation infolge des Halbleitermangels zurückzuführen.

Aufgrund fehlender Halbleiterlieferungen und den damit verbundenen Maßnahmen wie Produktionskürzungen und Fertigungsstopps blieben auch die Inlandsproduktion und der Export im Berichtszeitraum erneut hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück: Die Pkw-Produktion reduzierte sich um 11,9 % auf 3,1 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte verringerten sich um 10,3 % auf 2,4 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit – 1,8 % leicht unter dem Vergleichswert von 2020.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2021 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Wert der Vergleichsperiode (+ 19,5 %). Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+ 3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem Plus von 17,1 % auf insgesamt 320 Tsd. Fahrzeuge signifikant über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die bereits seit dem zweiten Halbjahr 2020 erkennbare Markterholung hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, wurde das Vorjahresniveau merklich überschritten (+ 6,2 %).

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete insgesamt einen moderaten Zuwachs (+ 3,0 %) gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt auf dem schwachen Niveau des Vorjahres (+ 0,1 %), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern.

ERTRAGSLAGE

Die Leasingerträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 0,8 Mrd. € auf 21,4 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge resultiert insbesondere aus laufenden Leasingraten (7,5 Mrd. €), die gegenüber dem Vorjahr um 0,7 Mrd. € zugenommen haben, sowie aus dem übrigen Leasinggeschäft (0,8 Mrd. €), das um 0,1 Mrd. € angestiegen ist. Das gestiegene

Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatz-erhöhend auswirken.

Gegenüber dem Vorjahr blieben die Leasingaufwendungen mit 11,2 Mrd. € konstant. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgedienten Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst. Der Aufwand aus Wartungs- und Dienstleistungsverträgen ist gegenüber dem Vorjahr um 0,1 Mrd. € gesunken.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen sind – vor allem bedingt durch höhere IT-Aufwendungen sowie weiterbelastete Verwaltungskosten – um 44 Mio. € auf 622 Mio. € (Vorjahr: 578 Mio. €) gestiegen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 8,7 Mrd. € (Vorjahr: 7,9 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €). Der Rückgang der außerplanmäßigen Abschreibungen ist auf geringere Restwert Risiken zurückzuführen.

Das Wachstum des Geschäftsvolumens führte zu erhöhten Refinanzierungskosten. Die Risikoaufschläge (Spreads) lagen nahezu auf demselben Niveau wie im Vorjahr. Das negative Zinsergebnis liegt in der Folge mit -528 Mio. € um 46 Mio. € unter dem Vorjahreswert in Höhe von -482 Mio. €.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft sind gegenüber dem Vorjahr um 120 Mio. € angestiegen und betragen per 31. Dezember 2021 596 Mio. € (Vorjahr: 476 Mio. €).

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft erhöhten sich auf 295 Mio. € (Vorjahr: 257 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 430 Mio. € um 130 Mio. € über dem Vorjahreswert von 300 Mio. €.

Der sonstige betriebliche Aufwand liegt im Berichtsjahr mit 32 Mio. € leicht über dem Vorjahresniveau (28 Mio. €).

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.

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB liegt mit -180,5 Mio. € erheblich unter dem Vorjahreswert in Höhe von -95,5 Mio. €. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen mit der Bildung von Drohverlustrückstellungen für negative Marktwerte von Derivaten.

Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland liegt mit 671,6 Mio. € erheblich über dem Vorjahresergebnis in Höhe von 251,9 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahresergebnis wurde neben dem weiterhin wachsenden Geschäft in 2021 insbesondere durch gute Vermarktungsergebnisse von Leasingrückläufern sowie Auflösungen von Risikovorsorgen positiv beeinflusst.

Aufgrund einer Verbesserung der Risikokosten, z.B. aufgrund eines gestiegenen Vermarktungsergebnisses von Leasingrückläufern sowie geringeren Adressausfallrisiken bei gleichzeitig gestiegenem Portfolio liegt das Operative Ergebnis nach IFRS der Filiale Italien mit 46,9 Mio. € erheblich über dem Vorjahreswert in Höhe von 11,9 Mio. €.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 4,5 Mrd. € auf 47,6 Mrd. € angestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 38,7 Mrd. € ca. 81,2 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind gegenüber dem Vorjahr moderat zurückgegangen und belaufen sich auf 19,7 Mrd. € (Vorjahr: 20,6 Mrd. €). Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 48,8 Mrd. € auf 53,8 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 38,7 Mrd. € (Vorjahr: 36,0 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 2,7 Mrd. € bzw. 7,4 %.

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

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.721.000 auf ca. 1.814.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 88.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 72.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 646.000 Stück, denen ca. 553.000 Abgänge gegenüberstanden.

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

ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD.)

2021		2020		2019		2018		2017	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
646	1.814	702	1.721	769	1.674	618	1.487	615	1.386

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 20,1 Mrd. € (Vorjahr: 19,7 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 16,2 Mrd. € (Vorjahr: 13,4 Mrd. €) zu sehen.

EIGENKAPITAL

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € blieb im Geschäftsjahr 2021 unverändert.

Das Eigenkapital der Volkswagen Leasing GmbH beträgt 269,9 Mio. €. Bezogen auf die Bilanzsumme von 47,6 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 0,6 % (Vorjahr: 0,6 %).

LIQUIDITÄTSANALYSE

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und ABS-Programmen. Unerwartete Schwankungen der Liquidität werden durch die Volkswagen Financial Services AG aufgefangen.

Der Bereich Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements Liquiditätsablaufbilanzen, 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 7 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. Eine strenge aufsichtsrechtliche Nebenbedingung hierbei ist, dass etwaige Liquiditätsbedarfe in institutsindividuellen Stressszenarien über einen Zeithorizont von 7 und 30 Tagen mit hinreichendem Liquiditätspuffer gedeckt werden müssen. Aus aufsichtsrechtlicher Sicht ergab sich im Berichtsjahr für die Volkswagen Leasing GmbH kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

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

Über ihren Status als Emittentin unter dem Daueremissionsprogramm der Volkswagen Financial Services AG konnte die Volkswagen Leasing GmbH im Jahr 2021 im Januar und im Mai insgesamt sechs Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,5 Mrd. € begeben.

Darüber hinaus war die Volkswagen Leasing GmbH auch mit ihrem ABS-Programm am deutschen Markt aktiv. Deutsche Leasingforderungen wurden im Rahmen von „Volkswagen Car Lease“ (VCL) Transaktionen im März, Juni und im November verbrieft. Die Transaktionen hatten ein Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. €.

Einzelheiten zu den Transaktionen können den folgenden Tabellen entnommen werden:

KAPITALMARKT

Emittent	Monat	Volumen und Währung	Laufzeit
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Januar	1,0 Mrd. EUR	2,5 Jahre
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Januar	750 Mio. EUR	5 Jahre
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Januar	750 Mio. EUR	8 Jahre
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Mai	1,25 Mrd. EUR	3,2 Jahre
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Mai	1,0 Mrd. EUR	5,2 Jahre
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	Mai	750 Mio. EUR	8,2 Jahre

ABS

Originator	Name der Transaktion	Monat	Land	Volumen und Währung
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	VCL 32	März	Deutschland	1,0 Mrd. EUR
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	VCL 33	Juni	Deutschland	1,0 Mrd. EUR
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	VCL 34	November	Deutschland	750 Mio. EUR

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 werden die Risiken und Chancen dargestellt, die sich im Rahmen der Geschäftstätigkeit ergeben. Diese werden 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 wurden nicht nur Risiken erfasst, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung der Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und die Kostenstruktur auswirken. Chancen und Risiken, von denen erwartet wird, dass sie eintreten, wurden in der Mittelfristplanung und der Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden wird daher sowohl über grundsätzliche Chancen berichtet, die zu einer positiven Abweichung der Prognose führen können, als auch über detaillierte Risiken in der Risikoberichterstattung.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 bringt massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich. Insbesondere sind die Folgen für die weitere Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und der Wirtschaft insgesamt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich einschätzbar. Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns an Kunden in Deutschland – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen über dem Vorjahresniveau liegen werden.

Dieser positive Trend wird von der Volkswagen Leasing GmbH durch absatzfördernde Finanzdienstleistungsprodukte unterstützt. 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

Die Volkswagen Leasing GmbH sieht Chancen vor allem in der Entwicklung innovativer Produkte, die sich an den veränderten Mobilitätsanforderungen der Kunden orientieren. Wachstumsfelder wie zum Beispiel Mobilitäts- und Dienstleistungsprodukte werden konsequent erschlossen und ausgebaut. Weitere Chancen können sich aus der Einführung von etablierten Produkten in Märkten ergeben, in denen diese bisher nicht angeboten worden sind.

Eine signifikante Chance für die Volkswagen Leasing GmbH bietet die Digitalisierung ihres Geschäfts. Mit dem Ausbau der digitalen Vertriebskanäle adressiert die Volkswagen Leasing GmbH die sich ändernden Bedürfnisse ihrer Kunden und stärkt ihre Wettbewerbsposition. Zusätzlich sieht die Volkswagen Leasing GmbH Chancen in der Entwicklung innovativer Produkte, die sich an den veränderten Mobilitätsanforderungen der Kunden orientieren.

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) bezieht sich im Falle der Rechnungslegung auf das Risiko einer Falschaussage in der Buchführung/Konzernbuchführung sowie 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, Compliance, Risikomanagement sowie Controlling eingerichtet, diese hinsichtlich ihrer Funktionen klar getrennt sowie deren Verantwortungsbereiche und Kompetenzen eindeutig zugeordnet. Die Aufgaben der Treasury- sowie der Compliance-Funktion werden im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch die Volkswagen Bank GmbH wahrgenommen. Das Rechnungswesen ist ebenfalls im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung in der Volkswagen Financial Services AG verortet.
- > 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 als ausgelagerter Bereich im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungshandlungen regelmäßig Prüfungen der rechnungslegungsrelevanten Prozesse 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 2021 gewährleisten. Nach dem Bilanzstichtag hat es an dem internen Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH keine wesentlichen Veränderungen gegeben.

ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

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

Im Rahmen ihrer originären Geschäftstätigkeit stellt sich die Volkswagen Leasing GmbH inklusive der Niederlassung MAN FS München und ihrer Filiale Italien (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 sollen die den Unternehmensbestand gefährdenden Entwicklungen rechtzeitig erkannt werden, um angemessene Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Entsprechend implementierte Verfahren sollen die Angemessenheit des Risikomanagementsystems sicherstellen. Zum einen erfolgt eine laufende Überwachung durch das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH. Die einzelnen Elemente des Systems werden regelmäßig risikoorientiert durch die Interne Revision sowie das Risikofrüherkennungssystem im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch externe Wirtschaftsprüfer verifiziert.

Die Verantwortung für das Risikomanagement und die Marktfolge ist einem Mitglied der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH unter Wahrung der Funktionstrennung zugeordnet. 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 am Standort Braunschweig in die Bereiche Strategisches sowie Operatives Risikomanagement (im Folgenden unter dem Begriff Risikomanagement subsumiert) aufgeteilt. Weiterhin besteht ein lokales Risikomanagement für die Filiale Italien am Standort Mailand. Das Risikomanagement am Standort Braunschweig übernimmt sowohl eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements als auch die Aufgaben des lokalen Risikomanagements für den Markt Deutschland inklusive des Truck & Bus-Geschäfts.

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 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 der Filiale Italien sowie das Operative Risikomanagement für den deutschen Markt.

Dabei verantwortet das jeweilige lokale Risikomanagement sowie das Risikomanagement am Standort Braunschweig 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 am Standort Braunschweig.

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.

RISIKOKULTUR, RISIKOSTRATEGIE UND RISIKOSTEUERUNG

Die Grundsatzentscheidungen in Bezug auf Strategie und Instrumente zur Risikosteuerung obliegen der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH. Weiterhin ist sie für die anschließende Umsetzung der Gesamtrisikostategie in der Volkswagen Leasing GmbH verantwortlich.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH hat im Rahmen ihrer Gesamtverantwortung einen MaRisk-konformen Strategieprozess sowie eine Geschäfts- und Risi-

kostrategie 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.

Aufbauend auf der ROUTE2025 bildet die Geschäftsstrategie den Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie. Unterstützt wird die Umsetzung der Risikostrategie durch die Risikokultur der Volkswagen Leasing GmbH, die von der Geschäftsführung stetig gefördert und nachhaltig im Bewusstsein der Mitarbeiter und Führungskräfte verankert wird. Ein wesentlicher Bestandteil der Risikokultur der Volkswagen Leasing GmbH sind alle Maßnahmen zur Förderung einer angemessenen Compliance- und Integritätskultur im Rahmen von Together4Integrity. Die Risikokultur erhöht damit die Effektivität des gesamten Risikomanagementsystems und fördert so die Steuerung im Rahmen der Geschäfts- und Risikostrategie.

Die Risikostrategie wird auf Basis der Risikoinventur, der Risikotragfähigkeit und rechtlicher Anforderungen jährlich und anlassbezogen überprüft, gegebenenfalls angepasst und mit dem Aufsichtsorgan der Volkswagen Leasing GmbH erörtert. In der Risikostrategie werden unter Berücksichtigung der geschäftspolitischen Ausrichtung (Geschäftsstrategie) die Risikotoleranz, der Risikoappetit sowie die daraus abgeleiteten wesentlichen Ziele und Maßnahmen der Risikosteuerung je Risikoart dargestellt. Eine Überprüfung der Zielerreichung findet mindestens jährlich statt. Sich ergebende Abweichungen werden auf ihre Ursachen hin analysiert und anschließend mit der Geschäftsführung und dem Aufsichtsorgan 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 Teilrisikostراتيجien abgebildet und im Planungsroundprozess operationalisiert. Die VWL hat im Rahmen ihrer Risikostrategie einen Ansatz zur Integration von Umweltrisiken in die Risikomanagementverfahren definiert. In diesem Zusammenhang werden bestehende Elemente des Risikomanagementregelkreises sukzessive überprüft und bei Bedarf angepasst.

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 relevant sind.

Die identifizierten Risikoarten werden in der Risikoinventur näher untersucht, quantifiziert bzw. nicht quantifizierbare Risikoarten im Sinne einer Experteneinschätzung bewertet und anschließend in ihrer Wesentlichkeit für die Volkswagen Leasing GmbH bestimmt.

Die für das Jahr 2021 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.

Das Ergebnis der Risikoinventur stellt die Grundlage für die Detailtiefe der Ausgestaltung des Risikomanagementprozesses und den Einbezug in die Risikotragfähigkeit dar.

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 des Instituts laufend durch das Risikodeckungspotenzial abgedeckt werden.

Seit dem 1. Januar 2020 erfolgt die Ermittlung der Risikotragfähigkeit gemäß den Grundsätzen des im Mai 2018 veröffentlichten „BaFin-Leitfadens zur Risikotragfähigkeit“. Aufgrund der Erleichterungen für Finanzdienstleistungsinstitute wird allein die ökonomische Perspektive verwendet. Diese bezieht sich auf den internen Prozess zur Sicherstellung der Kapitaladäquanz unter Verwendung von internen ökonomischen Risikobewertungsmodellen (gemessen durch die interne Risikotragfähigkeitsquote). Sie hat das Ziel, die dauerhafte Fortführung der Unternehmenstätigkeit abzusichern. Das Konfidenzniveau zur Ermittlung der Risikotragfähigkeit beträgt 95 %.

Ab dem 1. Januar 2022 wird das Konfidenzniveau auf 99 % angehoben. Des Weiteren wird bei der Ermittlung der Risikodeckungsmasse zukünftig der Substanzwert des kontrahierten Portfolios berücksichtigt und das Ertragsrisiko wird mit dem strategischen Risiko und dem Reputationsrisiko zum Geschäftsrisiko zusammengefasst. Die Messung des Geschäftsrisikos erfolgt über eine Expertenschätzung.

Zur Überwachung der Risikotragfähigkeit setzt die Volkswagen Leasing GmbH ein aus dem übergreifenden Risikoappetit abgeleitetes Limitsystem ein, das in der Risikotragfähigkeitsanalyse dem eingesetzten Risikodeckungskapital gegenübergestellt und durch die Geschäftsführung gezielt zur Steuerung verwendet 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 dem Risikoappetit der Volkswagen Leasing GmbH wird

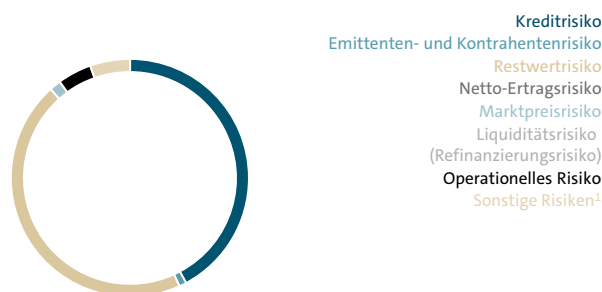
nur ein Teil dieses Risikodeckungspotenzials in Form eines Gesamtrisikolimits als Risikoobergrenze definiert. Zur operativen Überwachung und Steuerung wird das Gesamtrisikolimit auf die Risikoarten Adressenausfallrisiko, Restwertrisiko, Marktpreisrisiko, Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko) und Operationelles Risiko allokiert. Hierbei werden unter dem zusammenfassenden Limit für die übergeordnete Risikoart Adressenausfallrisiko das Kreditrisiko aus Kundengeschäft, das Kreditrisiko aus interner Unternehmensfinanzierung sowie das Kontrahentenrisiko einzeln begrenzt.

In einem zweiten Schritt werden die Risikoartenlimite für das Kreditrisiko aus Kundengeschäft, das Restwertrisiko sowie das Operationelle Risiko auf das deutsche Portfolio sowie die italienische Filiale 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 31.12.2021



1 Pauschalwert für nicht quantifizierte wesentliche Risiken: Reputationsrisiko und Strategisches Risiko.

Per 31. Dezember 2021 betrug das ökonomische Gesamtrisiko der Volkswagen Leasing GmbH 2.069 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

	31.12.2021		31.12.2020	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Risikoarten				
Kreditrisiko	867	42	699	40
Emittenten- und Kontrahentenrisiko	16	1	20	1
Restwertrisiko	947	45	817	47
Netto-Ertragsrisiko	0	0	0	0
Marktpreisrisiko	32	2	26	2
Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko)	0	0	0	0
Operationelles Risiko	95	5	75	4
Sonstige Risiken ¹	112	5	96	6
Gesamt	2.069	100	1.733	100

1 Pauschalwert für nicht quantifizierte wesentliche Risiken: Reputationsrisiko und Strategisches Risiko.

Per 31. Dezember 2021 betrug das Risikodeckungspotenzial 4,8 Mrd. € und setzt sich zusammen aus dem bilanziellen Eigenkapital inklusive des laufenden Ergebnisses und korrigiert um Stille Lasten bzw. Stille Reserven. Das Risikodeckungspotenzial wurde durch die oben dargestellten Risiken zu 44 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß MaRisk belief sich im Zeitraum 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021 auf 50 %.

Neben der Ermittlung der Risikotragfähigkeit in einem Normalzenario werden in der Volkswagen Leasing GmbH auch leasingweite Stresstests durchgeführt und die Ergebnisse im Rahmen des Risikomanagementberichts 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 in den simulierten Szenarien auftreten, um gegebenenfalls rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Dabei erfolgt in den Stresstests eine Berücksichtigung von historischen Szenarien (zum Beispiel der Finanzkrise 2008–2010) und hypothetischen Szenarien (weltweiter Konjunkturabschwung, Absatzkrise der Volkswagen Gruppe und eine Kombination aus instituts- sowie marktweiten Szenarien). Ergänzend dazu wird mittels sogenannter inverser Stresstests untersucht, welche Ereignisse die Volkswagen Leasing GmbH in ihrer Überlebensfähigkeit gefährden können.

Auf Basis der Risikotragfähigkeitsberechnungen und der Stresstests waren in den erwarteten Szenarien 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. Auch aus den durchgeführten Stresstests leitet sich kein Handlungsbedarf ab.

RISIKOKONZENTRATIONEN

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

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

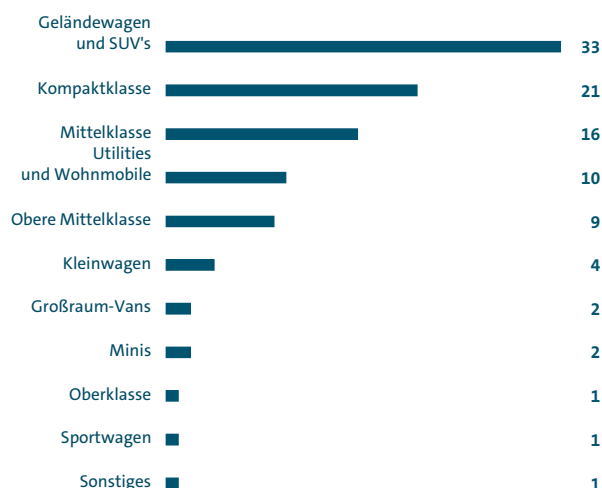
- > an nur wenige Leasingnehmer/Verträge (Adressen Konzentrationen)
- > an wenige Branchen (Branchenkonzentrationen) oder
- > an Unternehmen innerhalb eines geografisch abgegrenzten Raums (regionale Konzentrationen) entstehen sowie
- > wenn Forderungen durch nur eine bzw. wenige Sicherheitenarten besichert sind (Sicherheitenkonzentrationen)
- > wenn sich ein Großteil der risikobehafteten Restwerte auf wenige Automobilsegmente und Automobilmodelle beschränkt (Restwertkonzentrationen) oder
- > wenn 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.

SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2021

Angaben in %



Da infolge des Geschäftsmodells einer Captive das Fahrzeug der dominierende Sicherheitenegegenstand ist, werden Sicherheitenkonzentrationen bewusst eingegangen. 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 Diagramm Sicherheitenstruktur) sowie einer großen Fahrzeugpalette verschiedener Marken des Volkswagen Konzerns breit diversifiziert.

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

Eine Ertragskonzentration ergibt sich per se aus dem Geschäftsmodell, weil das Fahrzeugleasing inklusive der dazugehörigen Dienstleistungen dominiert. 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 das Aufsichtsorgan erfolgt vierteljährlich in Form eines ausführlichen Risikomanagementberichts. Ein Kernelement des Risikomanagementberichts ist die Risikotragfähigkeit, aufgrund der Wichtigkeit für die unter Risikoaspekten erfolgreiche Fortführung des Unternehmens. Dazu werden die Herleitung des verfügbaren Risikodeckungspotenzials, die Limitauslastung sowie die derzei-

tige prozentuale Verteilung des Gesamtrisikos auf die einzelnen Risikoarten analysiert und dargestellt. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für den institutsweiten Stresstest, der basierend auf institutsspezifischen, marktweiten sowie einem kombinierten Szenario notwendigen Handlungsbedarf aufzeigt. Daneben geht das Risikomanagement sowohl auf aggregierter Ebene als auch auf Marktebene 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 bzw. zu erwartenden Situation, in der bei Bedarf Handlungsempfehlungen gegeben 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 hohen Niveau gehalten.

NEU-PRODUKT- BZW. NEUE-MÄRKTE-PROZESS

Vor Einführung neuer Produkte ist der „Neu-Produkt-Prozess“ zu durchlaufen. Eingebunden werden sämtliche prozessbeteiligten Bereiche (neben dem Risikomanagement unter anderem 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 bzw. 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“ durchlaufen werden.

ÜBERSICHT RISIKOARTEN

Finanzielle Risiken	Nichtfinanzielle Risiken
Adressenausfallrisiko	Operationelles Risiko
Restwertrisiko	Strategisches Risiko
Marktpreisrisiko	Reputationsrisiko
Liquiditätsrisiko	
Ertragsrisiko	

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- und Länderrisiko 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 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-Verfahren für risikorelevante Kunden und Scoring-Verfahren für nicht risikorelevante Kunden eingesetzt, die eine objektivierte Entscheidungsgrundlage für die Leasingvergabe durch die Fachbereiche liefern.

In Arbeitsrichtlinien sind Rahmenvorgaben zur Entwicklung, Validierung 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 festgelegt.

Für die Quantifizierung von Kreditrisiken wird ein Expected Loss (EL) auf Vertrags- bzw. Kundenebene und ein Unexpected Loss (UL) auf Ebene der Portfolios je Markt ermittelt. Der UL bestimmt sich aus dem Value-at-Risk (VaR) abzüglich des EL, dessen Höhe abhängig von der Ausfallwahrscheinlichkeit (PD), der Ausfallverlustquote (LGD) und der Höhe der Forderung zum Zeitpunkt des Ausfalls (EAD) ist. Die Quantifizierung erfolgt dabei über ein Asymptotic-Single-Risk-Factor-Modell (ASRF-Modell) gemäß den Eigenkapital-

vorschriften des Baseler Ausschusses für Bankenaufsicht unter Berücksichtigung der Qualitätseinschätzung der einzelnen eingesetzten Rating- und Scoring-Verfahren.

Rating-Verfahren im risikorelevanten Geschäft

In der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt die Bonitätsbeurteilung der Kunden im risikorelevanten Geschäft 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 die Höhe von Wertberichtigungen dar.

Scoring-Verfahren im nicht risikorelevanten Geschäft

In der Bonitätsanalyse für Privatkunden und gewerbliche Kunden im nicht risikorelevanten Geschäft 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 dem Risikogehalt der Portfolios sowohl Verhaltensscorekarten als auch einfache Schätzverfahren auf im Einsatz.

Betreuung und Überprüfung der Verfahren

Die vom Risikomanagement betreuten Modelle und Risikoklassifizierungsverfahren werden auf Basis von standardisierten Vorgehensmodellen regelmäßig validiert und überwacht, bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Insbesondere stehen bei Durchführung der Validierung die Überprüfung der Trennfähigkeit sowie die risikoadaquate Kalibrierung im Fokus. Die Validierung bzw. Überwachung umfasst Modelle und Verfahren zur Bonitätsbeurteilung und zur Schätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit wie Rating- und Scoring-Verfahren als auch Modelle zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall.

Sicherheiten

Grundsätzlich gilt, dass Leasinggeschäfte dem Risiko angemessen besichert werden. Dazu ist in einer übergreifenden Regelung fixiert, welche Voraussetzungen Sicherheiten sowie

deren Bewertungsverfahren 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.

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 der Limite, vertraglichen Verpflichtungen sowie externen und internen Auflagen im Rahmen entsprechender Prozesse überwacht. Ferner erfolgt die Steuerung des Kreditrisikos über Genehmigungslimite der Volkswagen Leasing GmbH, welche individuell festgesetzt werden.

Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2021 konnte das Forderungsvolumen der Volkswagen Leasing GmbH trotz der anhaltenden Covid-19-Pandemie weiter ausgebaut werden. Insbesondere die etablierten Absatzförderprogramme und ein kontinuierlicher Ausbau des Flottengeschäfts waren für das Wachstum verantwortlich. Effekte aus der Covid 19-Pandemie wurden durch konzerninterne wie auch gesetzliche Stützungsmaßnahmen mitigiert. Die Risikokosten für das Kreditrisiko der Volkswagen Leasing GmbH konnten trotz der Pandemie gegenüber dem Vorjahr deutlich gesenkt werden. Grund hierfür war, dass die in 2020 gebildete Vorsorge aufgrund aktiver Maßnahmen nicht in Anspruch genommen werden musste.

Kontrahentenrisiko

Unter dem Kontrahentenrisiko versteht die Volkswagen Leasing GmbH das Risiko, welches durch den Vermögensverlust in der Geldanlage und den Abschluss von Derivaten dadurch entstehen kann, dass Kontrahenten die Rückzahlung

der Forderung und/oder der Zinsen nicht mehr vertragsgemäß erbringen.

Vordergründiges Ziel des Managements von Kontrahentenrisiken ist eine Früherkennung von potenziellen Zahlungsausfällen, um – soweit möglich – frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen initiieren zu können. Dabei gilt das Ziel, die Risiken nur im Rahmen genehmigter Limite einzugehen.

Die Konsequenzen eines realen Eintritts von Kontrahentenrisiken 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 UL (Value-at-Risk und Expected Shortfall) und des EL aus einem Normal Szenario sowie aus Stressszenarien.

Risikosteuerung und -überwachung

Für eine effektive Steuerung und Überwachung werden für jeden Kontrahenten im Vorfeld Limite festgelegt, deren tägliche Einhaltung im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch den Bereich Treasury Backoffice der Volkswagen Bank GmbH überwacht wird. Die Höhe der Limite wird angemessen und bedarfsorientiert festgelegt und richtet sich nach der Bonitätseinschätzung, deren Ersteinstufung und regelmäßige Überprüfung durch die Abteilung Kreditanalyse vorgenommen wird.

Auf Basis einer Auslagerungsvereinbarung bewertet das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH vierteljährlich 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 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 zurückzuführenden Transferschwierigkeiten – nicht erfolgen können. Das Länderrisiko wäre in der Volkswagen Leasing GmbH beim Leasinggeschäft der Filiale zu betrachten. Aufgrund der geschäftlichen Ausrichtung der Volkswagen Leasing GmbH ist das Auftreten von Länderrisiken (zum Beispiel Rechtsrisiko) faktisch ausgeschlossen.

Restwertrisiko

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasinggegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert.

Bezogen auf den Träger der Restwerttrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwerttrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch die Volkswagen Leasing GmbH direkt (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten (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 Restwerttrisiken erfolgt über den EL und UL. Der EL ergibt sich aus der Differenz zwischen dem aktuellen, zum Bewertungsstichtag erwarteten Verwertungserlös am Vertragsende und dem vertraglichen, bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert je Fahrzeug. Zusätzlich werden weitere Parameter wie zum Beispiel Verwertungskosten bei der Berechnung berücksichtigt. Der Portfolio-EL wird durch Addition der einzelnen ELs aller Fahrzeuge ermittelt.

Für die Quantifizierung des UL wird die Abweichung des prognostizierten Restwerts ein Jahr vor Vertragsende zum tatsächlich erzielten Verkaufspreis, bereinigt um Schäden und Fahrleistungsabweichungen, gemessen. Aus der Historie dieser Abweichung wird ein Abschlag ermittelt.

Die Berechnung des UL ergibt sich aus dem Produkt der aktuellen Restwertprognose und dem Abschlag. Sie ist 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 Restwerttrisiken erfolgt die Risikoquantifizierung hinsichtlich der Restwertrisikoermittlung grundsätzlich analog der Methode bei den direkten Restwerttrisiken zuzüglich der Berücksichtigung weiterer Risikoparameter (Händlerausfall und andere risikoartspezifische Faktoren).

In einer Arbeitsrichtlinie sind die Rahmenvorgaben zur Entwicklung, zum Einsatz und zur Validierung der Risikopa-

rameter für die direkten und indirekten Restwerttrisiken festgehalten.

Risikosteuerung und -überwachung

Das Risikomanagement überwacht das Restwertrisiko innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH.

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

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

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

Hinsichtlich der indirekten Restwerttrisiken 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 Restwerttrisikos ergriffen.

Entwicklung

Im Jahresvergleich war in allen Märkten der Volkswagen Leasing GmbH trotz rückläufiger Auslieferungszahlen des Volkswagen-konzerns ein kontinuierlicher Vertragszuwachs zu beobachten, der durch die Wachstumsstrategien wie die Ausweitung des Flottengeschäfts begünstigt wurde. Die nicht ausreichende Verfügbarkeit an Neufahrzeugen in Folge von gestörten Lieferketten (z.B. Halbleitermangel) führte zu einer verstärkten Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen und resultierte in positiven Vermarktungsergebnissen bzw. einer positiven Entwicklung der Restwerttrisiken.

Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko bezeichnet den potenziellen Verlust aufgrund von nachteiligen Veränderungen von Marktpreisen oder preisbeeinflussenden Parametern.

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 im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung durch das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH ad hoc an die Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH und das Treasury (Asset-Liability-Management) gemeldet. Im Treasury 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.

Derzeit besteht das Marktpreisrisiko in der Volkswagen Leasing GmbH ausschließlich aus dem Zinsänderungsrisiko.

Zinsänderungsrisiko

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

Schlagend werdende Zinsänderungen können die Ertragslage negativ beeinflussen.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Für die Volkswagen Leasing GmbH werden die Zinsänderungsrisiken im Rahmen der quartalsweisen Risikotragfähigkeit mit dem VaR-Verfahren auf Basis einer 365 Kalendertagen Halte-dauer und mit einem Konfidenzniveau von 99 % ermittelt. Für die monatliche operative Steuerung bzw. Überwachung werden im VaR-Verfahren 60 Kalendertage Halte-dauer und das Konfidenz-niveau 99 % angenommen. Das Modell basiert auf einer historischen Simulation und berechnet potenzielle Gewinne und Verluste unter Berücksichtigung von 1.460 historischen Marktschwankungen (Volatilitäten). Während der für die operative Steuerung ermittelte VaR der Abschätzung potenzieller Verluste unter historischen Marktbedingungen dient, erfolgen auch zukunftsorientierte Stress-testszenerien, 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 Vertragsabrechnungen über Ablaufkationen 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 gezielter Mittelaufnahme und Zinsderivaten auf Mikro- und Portfolioebene. Die gebildeten Bewertungseinheiten werden nicht in den handelsrechtlichen Abschluss übernommen. Ebenfalls 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. Weiterhin erfolgt eine Berichterstattung an die Geschäftsführung durch das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH im vierteljährlichen Risikomanagementbericht.

Entwicklung Marktpreisrisiko

Das Zinsänderungsrisiko hat sich im Juni durch die methodische Anpassung reduziert und anschließend eine stabile Entwicklung gezeigt. 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, – im Falle einer Liquiditätskrise – Refinanzierungsmittel nur zu erhöhten Marktsätzen beschaffen oder Aktiva nur mit Abschlägen zu den Marktpreisen veräußern zu können. Resultierend hieraus wird zwischen Zahlungsunfähigkeitsrisiko (Dispositives Liquiditätsrisiko inklusive Ab-ruf- und Terminrisiko), Refinanzierungsrisiko (Strukturelles Liquiditätsrisiko) und Marktliquiditätsrisiko unterschieden. Oberstes Ziel des Liquiditätsmanagements der Volkswagen Leasing GmbH ist die Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

Für den Fall eines schlagend werdenden Liquiditätsrisikos treten beim Refinanzierungsrisiko erhöhte Kosten und beim Marktliquiditätsrisiko geringere Verkaufspreise von Vermögensgegenständen ein, die beide in einer Belastung der Ertragslage münden. Das Zahlungsunfähigkeitsrisiko birgt als Konsequenz im schlimmsten Fall die Insolvenz wegen Illiquidität, für deren Vermeidung das Liquiditätsrisikomanagement 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 mindestens zweiwöchentlichen Sitzungen. Es entscheidet über Refinanzierungsmaßnahmen bzw. bereitet notwendige Entscheidungen für die Entscheidungsträger vor.

Das Risikomanagement der Volkswagen Bank GmbH kommuniziert im Rahmen einer Auslagerungsvereinbarung die wesentlichen Steuerungsinformationen bzw. relevante Frühwarnindikatoren des Zahlungsunfähigkeitsrisikos und des Refinanzierungsrisikos an die Geschäftsführung und das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH. In Bezug auf das Zahlungsunfähigkeitsrisiko sind dies angemessene Schwellenwerte für ermittelte Auslastungsgrade – unter Berücksichtigung des Zugangs zu den relevanten Refinanzierungsquellen – über unterschiedliche Zeithorizonte. Bezüglich des Refinanzierungsrisikos werden die potenziellen Refinanzierungskosten herangezogen 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

Die Entwicklung des Liquiditätsrisikos auf Ebene der Volkswagen Leasing GmbH blieb im abgelaufenen Jahr weiterhin stabil. Das Refinanzierungsrisiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

Ertragsrisiko (Spezifisches GuV-Risiko)

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

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

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 (Brutto-Ertragsrisiken) erfolgt bis einschließlich 31. Dezember 2021 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.

Risikosteuerung und -überwachung

Unterjährig werden auf Marktebene die Entwicklungen der Ist-Werte der Ertragsrisikopositionen den prognostizierten Werten gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung erfolgt im Rahmen der üblichen Berichterstattung des Controllings. Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsanalyse wird das Brutto-Ertragsrisiko vom Planergebnis der nächsten 12 Monate subtrahiert und im Fall einer negativen Differenz vom Risikodeckungspotential abgezogen. Die Ergebnisse werden innerhalb des Risikomanagements überwacht.

Ab dem 1. Januar 2022 wird aufgrund der Einführung der Substanzwertanalyse das Ertragsrisiko mit dem strategischen Risiko und dem Reputationsrisiko zum Geschäftsrisiko zusammengefasst und von der Risikodeckungsmasse abgezogen. Die Messung des Geschäftsrisikos erfolgt über eine Expertenschätzung.

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 Rechtsrisiken mit 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- bzw. Gegensteuerungsmaßnahmen zu veranlassen, um Risiken und Schäden zu vermeiden bzw. zu vermindern. Tritt ein Operationelles

Risiko ein, wird dieses zu einem operationellen Schaden mit der Konsequenz eines gegebenenfalls unternehmerischen Vermögensverlusts, der die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage 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 bzw. Schäden erfolgt durch Experten mithilfe der OpR-Instrumente Risk Self Assessment und Schadensfalldatenbank. Die Freigabe von Risk Self Assessment und Schadensfällen erfolgt im Vier-Augen-Prinzip.

Durch das Risk Self Assessment erfolgt die 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 Maximal.

Die fortlaufende interne Sammlung der operationellen Verluste und die Speicherung der relevanten Daten wird durch die zentrale Schadensfalldatenbank sichergestellt. Dafür wird den lokalen Experten ein standardisiertes Schadensformular bereitgestellt. Mit diesem kann unter anderem die Schadenshöhe und der Schadenshergang ermittelt werden.

Basierend auf den Werten des Risk Self Assessments und der historischen Schadensfalldatenbank ermittelt das Risikomanagement quartalsweise den Expected Loss, den Unexpected Loss und anschließend das Gesamtrisiko Value-at-Risk (VaR).

Um die Aufmerksamkeit für Operationelle Risiken in der Volkswagen Leasing GmbH weiter zu erhöhen, werden regelmäßig Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen 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 vollständig und genauer eingeschätzt werden.

Risikosteuerung und -überwachung

Die Steuerung der Operationellen Risiken erfolgt durch die Filiale/Unternehmensbereiche (OpR-Geschäftsbereiche) auf Grundlage der in Kraft gesetzten Leitlinien. Zu diesem Zweck trifft das lokale Management die Entscheidung, ob Risiken bzw. daraus resultierende Schäden künftig vermieden (Risikovermeidung), minimiert (Risikominderung), bewusst weiter eingegangen (Risikoakzeptanz) oder auf Dritte übertragen (Risikotransfer) werden sollen.

Das Risikomanagement plausibilisiert stichprobenhaft die Angaben der Filiale/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 Teilrisikostراتيجien für Operationelle Risiken sowie die Überprüfung von Methoden und Verfahren zur Risikomessung.

Zusätzlich erfolgt eine Risikosteuerung mithilfe des festgelegten Limits sowie der quartalsweisen Überwachung der Limitauslastung im Rahmen der Risikotragfähigkeit. 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

Die tatsächlichen Operationellen Risiken und –Schäden sind im Geschäftsjahr 2021 durch einzelne signifikante Schadensfälle stark angestiegen.

Risiko aus Auslagerungsaktivitäten

Eine 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.

Das Auslagerungsmanagement, welches eng mit den Operationellen Risiken verbunden ist, verfolgt das Ziel, Risiken aus Auslagerungen zu identifizieren und entsprechend der spezifisch strategischen Zielsetzung zu steuern.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Risikoidentifikation und -beurteilung erfolgen mittels einer Sachverhaltsprüfung und einer Risikoanalyse. Im ersten Schritt wird anhand der Sachverhaltsprüfung festgestellt, ob es sich bei der geplanten Tätigkeit um einen sonstigen Fremdbezug oder einen Auslagerungssachverhalt handelt. Die Risikoanalyse bestimmt anhand verschiedener Kriterien den Risikogehalt. Am Ende steht das Ergebnis „nicht wesentliche“ oder „wesentliche“ Auslagerung. An „wesentliche“ Auslagerungen werden höhere Anforderungen bezüglich der Kontroll- und Steuerungsaktivitäten sowie spezielle und strengere Vertragsklauseln gestellt.

Risikosteuerung und -überwachung

Für die Steuerung ist eine Rahmenrichtlinie erlassen, die die zu beachtenden Leitplanken für das Auslagerungsmanagement vorgibt.

Vor jedem Vertragsschluss muss die zu erbringende Leistung mit dem Auslagerungsmanagement abgestimmt und durch dieses geprüft werden. Dadurch wird sichergestellt, dass der Auftraggeber über sämtliche fremdvergebene Aktivitäten informiert ist.

Vierteljährlich wird die Geschäftsführung über die vorhandenen Risiken sowie die getroffenen Gegenmaßnahmen in Kenntnis gesetzt. Darüber hinaus wird ein Jahresbericht erstellt, in dem die wesentlichen Ereignisse eines Geschäftsjahres noch einmal dargestellt und beurteilt 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 bzw. 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.

Ergänzend hierzu werden unter Integritätsrisiken alle Risiken zusammengefasst, die durch nicht korrektes ethisches oder nicht an den Konzerngrundsätzen und den FS Werten ausgerichtetes Handeln von Mitarbeitern entstehen und so dem nachhaltigen Geschäftserfolg entgegenstehen.

Diesen Risiken wird in der Volkswagen Leasing GmbH durch die Einrichtung einer dezentralen Compliance- und Integritätsfunktion Rechnung getragen, die auf die Definition und Umsetzung von risikominimierenden Maßnahmen hinwirkt. Die Aufgaben der Compliancefunktion werden dabei 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, internen Regelungen sowie den selbstverordneten Wertvorstellungen hinzuwirken und eine entsprechende Compliance-Kultur zu schaffen beziehungsweise zu fördern. Darüber hinaus ist es die Verantwortung der Integritätsfunktion, durch ein Integritätsmanagement für die ethischen Grundsätze und Verhaltensregeln sowie deren Einhaltung zu sensibilisieren und die Mitarbeiter dabei zu unterstützen, mit Verantwortung und Standhaftigkeit aus eigener persönlicher Überzeugung das Richtige zu tun.

Darüber hinaus erfolgt die Förderung einer Compliance- und Integritätskultur durch zusätzliche regelmäßige Maß-

nahmen; 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“, Präsenzschnulungen, E-Learning-Programme, sonstige Medien), durch kommunikative Maßnahmen einschließlich der Verteilung von Leitfäden und sonstigen Informationsmedien und die Teilnahme an Compliance- und Integritätsprogrammen.

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, 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.

Der Compliance-Beauftragte verantwortet die Koordination eines fortlaufenden Rechtsmonitorings, das der zeitnahen Identifizierung neuer bzw. 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 Kapitalmarktrecht,
- > das Aufsichtsrecht,
- > das Kartellrecht und
- > die IT-Sicherheit.

Die Compliance-Anforderungen an die Volkswagen Leasing GmbH werden zentral vorgegeben und sind eigenverantwortlich in der Filiale Italien und im Markt Deutschland umzusetzen. Eine Abweichung von den Mindestanforderungen bzw. Leitplanken ist unter Darlegung der Gründe (zum Beispiel lokale gesetzliche Besonderheiten) und nur in Abstimmung und mit Zustimmung des Compliance-Beauftragten des Instituts möglich.

Analog zur Compliance-Funktion definiert auch die zentrale Integritätsfunktion lediglich den Rahmen der Volkswagen Leasing GmbH. Die Verantwortung zur Sensibilisierung der Mitarbeiter für die ethischen Grundsätze verbleibt in der jeweiligen lokalen Gesellschaft und bei dem dort beauftragten Integritäts Officer.

Der Compliance- und Integritätsbeauftragte stellt über eine regelmäßige Berichterstattung und über risikoorientiert durchzuführende Vor-Ort-Besuche sicher, dass die dezentralen Compliance- und Integritätseinheiten 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.

Die Geschäftsführung ist ihrerseits eine Selbstverpflichtung zu Compliance und Integrität eingegangen. Hierdurch wird für sämtliche Entscheidungen der Geschäftsführung

gewährleistet, dass immer auch Compliance- und Integritätsaspekte diskutiert und berücksichtigt werden.

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.

Ab dem 1. Januar 2022 wird aufgrund der Einführung der Substanzwertanalyse das strategische Risiko mit dem Ertragsrisiko und dem Reputationsrisiko zum Geschäftsrisiko zusammengefasst und von der Risikodeckungsmasse abgezogen. Die Messung des Geschäftsrisikos erfolgt über eine Expertenschätzung.

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 bzw. 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.

Ab dem 1. Januar 2022 wird aufgrund der Einführung der Substanzwertanalyse das Reputationsrisiko mit dem strategischen Risiko und dem Ertragsrisiko zum Geschäftsrisiko

zusammengefasst und von der Risikodeckungsmasse abgezogen. Die Messung des Geschäftsrisikos erfolgt über eine Expertenschätzung.

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.

Im Rahmen der jährlichen Modellüberprüfung werden potenzielle Modellrisiken der Risikomodelle qualitativ durch die Verantwortlichen 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, so ist eine Validierung vorzunehmen und im Rahmen dessen die Maßnahmen zur Reduktion des Modellrisikos zu beschließen. Im Rahmen des Kontrollprozesses wird eine regelmäßige Bestandsaufnahme über alle Modelle, Validierungen und Einstufungen Modellrisiko in Form einer Modellrisikoinventarliste erstellt.

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.

Vor dem Hintergrund der Corona Pandemie wurden Gegenmaßnahmen initiiert und Risikomanagementtätigkeiten intensiviert, wodurch Risiken nicht im ursprünglich geplanten Umfang eingetreten sind.

Die nicht ausreichende Verfügbarkeit an Neufahrzeugen in Folge von gestörten Lieferketten (z.B. Halbleitermangel) hat sich positiv auf den Gebrauchtwagenmarkt und damit auf die Vermarktungsergebnisse ausgewirkt.

In der Folge haben sich die Risikowerte für Restwertrisiken und Kreditrisiken im Jahresvergleich verbessert. Die Risikotragfähigkeit war im Jahr 2021 jederzeit gegeben. Die Geschäftskontinuität wird nicht als gefährdet angesehen.

Personalbericht

Neuausrichtung HR: Business driven – people focused.

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 2021 arbeiteten 966 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.017) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2021 69 Mitarbeiter (Vorjahr: 63) beschäftigt.

Mitarbeiter

Die Volkswagen Financial Services AG hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Mitarbeitern das Umfeld eines Top-Arbeitgebers zu bieten. Dies beinhaltet vor allem attraktive und vielfältige Arbeitsaufgaben, umfassende Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung sowie internationale Entwicklungsmöglichkeiten als auch Beruf und Familie gut vereinbaren zu können. Hierzu werden ein leistungsgerechtes, angemessenes Entgelt und eine Erfolgsbeteiligung sowie zahlreiche Sozialleistungen angeboten.

Von Top-Mitarbeitern erwartet sich die Volkswagen Financial Services AG eine hohe Fachkompetenz, exzellente Leistungen, Veränderungsbereitschaft und Einsatzflexibilität, einen hohen Qualifizierungswillen – insbesondere hinsichtlich künftiger, auch digitaler Kundenanforderungen-, die Bereitschaft, die Produktivität der Arbeit zu steigern, sowie Engagement und Leidenschaft im Beruf. Der nachhaltige Erfolg des Unternehmens wird nur durch die exzellente Arbeit der 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 Strategie 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. Es sollen die besten Mitarbeiter gewonnen, entwickelt und gebunden werden. Mit diesen Mitarbeitern werden die weiteren strategischen Dimensionen Kunden, Volumen, Profitabilität und Operational Excellence weiter vorangetrieben. 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 den weltweit anerkannt guten Ruf noch weiter zu verbessern.

Im Berichtsjahr hat sich der HR-Bereich zur Aufgabe gemacht nach dem neuen Leitspruch „business driven – people focused“ zu agieren.

Das Unternehmen hat viele neue Initiativen ins Leben gerufen, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben. Hierbei rückt der Kunde weiter in den Mittelpunkt. Deswegen hat auch der HR-Bereich begonnen seinen Fokus anzupassen. Die Business Partner sollen als proaktive Partner an der Seite der Projekte stehen und somit für eine optimale strategische Beratung sorgen. Gleichzeitig erhalten Themen wie interdisziplinäre Teams, Agilität und crossfunktionale Zusammenarbeit auch innerhalb des HR-Bereichs eine stärkere Bedeutung.

Um auch in Zukunft optimal aufgestellt zu sein und die Bedürfnisse der Kunden erfüllen zu können, hat der HR-Bereich bereits in diesem Jahr damit begonnen eine neue HR Strategie zu erarbeiten. Schwerpunktmäßig werden hier Themen verortet, die den Wandel des Unternehmens unterstützen und gleichzeitig den HR-Bereich befähigen, noch digitaler und datengetriebener zu agieren. Die vollständige HR-Strategie soll 2022 fertiggestellt werden.

Darüber hinaus standen weiterhin die Bewältigung der Co-vid-19-Pandemie und die damit verbundenen neuen Anforderungen an Führung sowie Arbeiten im Homeoffice im Mittelpunkt der Personalarbeit. Während im ersten Halbjahr der überwiegende Teil der Mitarbeiter aufgrund der Pandemie noch von zu Hause gearbeitet hat, waren im zweiten Halbjahr ungefähr die Hälfte aller Mitarbeiter wieder vor Ort tätig. Die größte Herausforderung war daher neue hybride Formate der Zusammenarbeit zu ermöglichen. Seminare und verpflichtende Schulungen werden weiterhin online

angeboten und viele Veranstaltungen hybrid durchgeführt. Für am Campus arbeitende Mitarbeiter wird weiterhin ein bestmöglicher Schutz durch Hygienekonzepte ermöglicht.

Der Reifegrad des Ziels, „Top-Arbeitgeber“ zu sein, wird durch die regelmäßige Teilnahme an externen Arbeitgeberwettbewerben evaluiert. Ziel ist, die Arbeitsbedingungen so weiterzuentwickeln und entsprechende Maßnahmen abzuleiten, um bis 2025 als Arbeitgeber nicht nur in Europa, sondern weltweit zu den TOP20 im Arbeitgeberranking „Great Place to Work“ zu gehören. In 2021 konnte die Volkswagen Financial Services im Wettbewerb „Bester Arbeitgeber in Niedersachsen-Bremen 2021“ sowie im Wettbewerb „Bester Arbeitgeber in Deutschland 2021“ in der entsprechenden Kategorie nach Unternehmensgröße jeweils den 1. Platz erreichen. Im europäischen Vergleich wurde Platz 20 in den TOP25 der europäischen Arbeitgeber erreicht. Grundlage dieses Ergebnisses waren die jeweiligen Länderergebnisse, beispielsweise in UK mit Platz 18 oder in Spanien mit Platz 30. Es ist geplant, erneut am Wettbewerb für den Besten Arbeitgeber 2023 teilzunehmen. Die Zufriedenheit der Kunden mit der Arbeit der Mitarbeiter hat für die Volkswagen Financial Services AG höchste Priorität.

Die Ergebnisse von Umfragen zur externen und internen Kundenzufriedenheit dienen als Gradmesser für die Zielerreichung. Das interne Kundenfeedback, das die unternehmensinterne Zusammenarbeit betrachtet, wird in elf Ländern durchgeführt.

Personalentwicklung

Sämtliche Personalentwicklungs- und Qualifizierungsthemen sind entlang des Business-Partner-Modells in zwei Ein-

heiten (Leadership, Kultur und Change sowie Kompetenz- und Qualifizierungsmanagement) verortet. Ziel ist eine gemeinsame Fokussierung auf das Business der Volkswagen Financial Services AG mit strategischer Ausrichtung von Entwicklung und Qualifizierung als elementarer Bestandteil des HR-Kerngeschäfts.

Das Qualifizierungsangebot fokussiert sich insbesondere auf die Themen der Veränderungsbereitschaft im Rahmen des unternehmerischen sowie kulturellen Wandels. Neben sozial-methodischen Kompetenzen zum Beispiel im agilen Umfeld bilden vor allem Future-Job-Skills und Zukunftsberufe den Schwerpunkt.

Die Bedeutung von Kenntnissen und Erfahrungen im Bereich der Digitalisierung wächst stetig – auch innerhalb der Volkswagen Financial Services AG. Als Unternehmen sind wir daran interessiert, unsere Mitarbeiter in den Wachstumsfeldern weiterzuentwickeln, um sie für die sich verändernden Jobanforderungen fit zu machen. In Zusammenarbeit zwischen HR und dem Digitalen Programm wurde ein Angebot entwickelt, das sich an alle Mitarbeiter richtet, die sich im Umfeld der Digitalisierung weiterentwickeln wollen. Seit 2020 wurden erstmalig Studiengänge und mehrmonatige Kurse für die Digitalisierung angeboten und an 56 Mitarbeiter vergeben. Das Angebot wird komplett online dargestellt und kann somit zeit- und ortsunabhängig genutzt werden.

Das gesamte Qualifizierungsangebot der FS Akademie (Bildungskatalog, Fachforen, Vorträge und E-Learning-Angebote) wird über die eigene digitale Lernplattform „FS Academy Online“ zentral bereitgestellt.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2022 voraussichtlich auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und moderat über dem Vorjahresniveau liegen. Mit unserer breiten Produktpalette und unseren Dienstleistungen sehen wir uns gut auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft vorbereitet.

Nachdem im Chancen- und Risikobericht die wesentlichen Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit herausgestellt wurden, wird im Folgenden die voraussichtliche künftige Entwicklung skizziert. Aus ihr ergeben sich Chancen und Potenziale, die im Planungsprozess der Volkswagen Leasing GmbH fortlaufend berücksichtigt werden, damit sie zeitnah genutzt werden können.

Die der Prognose zugrundeliegenden Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer etwas abnehmenden Intensität der Überwindung von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen wird.

Europa

In Westeuropa erwarten wir ein vergleichsweise robustes Wirtschaftswachstum und damit ein Überschreiten des Vorkrisenniveaus von 2019. Große Herausforderungen stellen

grundsätzlich die umfassenden Folgewirkungen der Covid-19-Pandemie dar sowie die ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2022 ebenfalls eine verhältnismäßig robuste Wachstumsrate. Auch die wirtschaftliche Leistung Osteuropas sollte weiter wachsen, allerdings ähnlich wie die russische Wirtschaft mit einer etwas geringeren Dynamik.

Deutschland

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2022 mit einer vergleichsweise deutlich positiven Rate wachsen, die das Vorkrisenniveau von 2019 überschreitet. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2022 voraussichtlich weiter verbessern.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie sowie der anhaltenden Lieferengpässe durch die Halbleiter-Knappheit, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei werden integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermietmodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen

wird und dass sich die im europäischen Leasinggeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird. Auch in den Jahren 2023 bis 2026 wird sich dieser Trend unserer Einschätzung nach fortsetzen.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2022 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2023 bis 2026 fortsetzen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität der Überwindung von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. Für die Jahre 2023 bis 2026 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht wieder verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität der Überwindung von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem leicht steigenden Verkaufsvolumen. Für die Jahre 2023 bis 2026 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktportfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittlichen, passgenauen Mobilitätslösungen.

Europa

In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das merklich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Gleichzeitig dürften mögliche Folgewirkungen der Pandemie sowie die weiterhin ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU jedoch zu anhaltender Verunsicherung der Konsumenten beitragen und die Nachfrage dämpfen. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen ebenfalls weiter belasten. Dennoch rechnen wir für Großbritannien und Spanien in 2022 mit einem deutlichen Anstieg. In Frankreich und Italien werden die Märkte das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich leicht beziehungsweise moderat übertreffen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2022 trotz möglicher Folgewirkungen der Pandemie, anhaltenden Versorgungsengpässen bei Halbleitern sowie der weiterhin ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU von einem Neuzulassungsvolumen moderat über dem Vorjahresniveau aus. In Großbritannien, Spanien und Frankreich rechnen wir mit einem moderaten bis spürbaren Anstieg; in Italien erwarten wir einen leichten Rückgang.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau merklich übertrifft.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zahl der Zulassungen moderat über denen des Vorjahres liegen wird.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Wir erwarten für 2022, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+ 3) wird ein spürbarer Marktanstieg erwartet, da die hohe Lkw-Nachfrage aufgrund der bestehenden Lieferengpässe bisher nicht vollständig bedient werden konnte.

Für die Jahre 2023 bis 2026 rechnen wir im Durchschnitt mit einem leichten Wachstum auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt signifikant steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+ 3 erwarten wir einen leichten Marktanstieg im Vergleich zum Vorjahr. Hierbei gehen wir von einer beginnenden Erholung im Reisebussegment, sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus.

Für die Jahre 2023 bis 2026 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt einen moderaten Anstieg der Nachfrage nach Bussen.

ZINSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2021 und auch zu Beginn des aktuellen Geschäftsjahres besteht die Niedrigzinsphase in Europa weiter, während in den USA sowie in zahlreichen weiteren Volkswirtschaften das Ende der lockeren Geldpolitik und Zinserhöhungen zu erwarten sind.

MOBILITÄTSKONZEPTE

Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen beeinflussen zusehends das individuelle Mobilitätsverhalten zahlreicher Menschen. Der Stellenwert von Umwelt- und Klimaschutz ist in der Bevölkerung in den vergangenen Jahren stark gewachsen und wird auf gesetzlicher Ebene immer stärker fokussiert. Vor allem in Ballungszentren entstehen neue Herausforderungen hinsichtlich der Gestaltung eines intelligenten Mobilitätsmix aus öffentlichem Verkehr und motorisiertem sowie nichtmotorisiertem Individualverkehr. Neue Mobilitätsangebote werden zusätzlich das traditionelle Verständnis, ein Automobil zu besitzen, ergänzen. Mobilität wird aus diesen Gründen in vielerlei Hinsicht neu definiert.

Die Volkswagen Financial Services AG verfolgt die Entwicklung des Mobilitätsmarktes intensiv und arbeitet an neuen Modellen zur Unterstützung alternativer Vermarktungsformen und zur Etablierung neuer Mobilitätskonzepte mit dem Ziel der Absicherung und Erweiterung ihres Geschäftsmodells. Einfach, komfortabel, transparent, sicher, zuverlässig, flexibel – so lauten schlaglichtartig die Anforderungen an das eigene Geschäft. Die Volkswagen Leasing GmbH spielt dabei eine wichtige Rolle.

Wie dies schon im klassischen Geschäft seit Langem der Fall ist, strebt die Volkswagen Financial Services AG auch bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte gemeinsam mit den Automobilmarken des Volkswagen Konzerns eine Vorreiterrolle an.

Von der klassischen Finanzierung sowie dem klassischen Leasing, der Langzeitmiete und dem Auto- und Lkw-Vermietgeschäft bis hin zum Carsharing und Auto-Abo decken die Volkswagen Leasing GmbH und weitere Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG bereits heute einen großen Teil des Mobilitätsbedarfs ihrer Kunden ab.

Unter der Marke VW FS | Auto Abo bietet die Volkswagen Financial Services AG ihren Kunden eine konzernmarken-

übergreifende sowie flexible Alternative zu Leasing und Kreditfinanzierung an, bei der Kunden ohne langfristige Bindungen in ihrem Wunschfahrzeug mobil sind. Das VW FS | Auto Abo ermöglichen es den Kunden erste Erfahrungen beim elektrischen Fahren zu sammeln und somit vermeintliche Einstiegshürden zu überwinden.

Die Volkswagen Financial Services ist zusätzlich verantwortlich für die Auto-Abo Angebote weiterer Konzernmarken, bspw. Volkswagen und CUPRA, und fördert hiermit die Elektrooffensive des Volkswagen Konzerns.

Ein großer Schritt hin zum Mobilitätsanbieter wurde mit dem Ausbau fahrzeugbezogener Mobilitätsservices unternommen. Die Volkswagen Financial Services AG bietet ihren Kunden schon heute ein Portfolio zur Deckung des Wunsches nach Komfort und Flexibilität an. Dies erfolgt über die weltweite Ausweitung von Bezahlösungen für digitale Geschäftsmodelle des Volkswagen Konzerns, den weiteren Ausbau der bargeldlosen und mobilen Abwicklung von Parkprozessen in Nordamerika und Europa und die Weiterentwicklung des Tank- und Ladekartenangebots in Europa. So bietet die Volkswagen Financial Services AG über die Charge&Fuel Card, gemeinsam mit dem Ladenetz der Konzernmarke Elli, Zugang zu über 250.000 öffentlichen Ladepunkten sowie weiteren 18.000 Tankstellen in Europa. Zusätzlich wurden die europaweite Abwicklung von Mautgeschäften in das Angebot für die gewerblichen Kunden integriert und der weitere Ausbau des Flottengeschäfts vorangetrieben.

Wie bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist die Volkswagen Leasing GmbH ein enger Partner der Marken des Volkswagen Konzerns bei der Vermarktung von E-Fahrzeugen. Gerade attraktive Leasingangebote, ergänzt durch Wartungs- und Verschleißpakete, spielen in der Vermarktung der E-Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns eine wichtige Rolle.

In diesem Kontext will die Volkswagen Financial Services AG ihren Kunden weiterhin alles aus einer Hand anbieten und löst den Kern ihres Markenversprechens „The Key to Mobility“ auch zukünftig ein.

ENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH rechnet im kommenden Geschäftsjahr bei einem deutlich steigenden Absatz des Volkswagen Konzerns mit einer deutlich rückläufigen Penetration im Bereich des Jahres 2020. Die Vertragszugänge sollen wieder ansteigen und der Vertragsbestand weiter ausgebaut werden.

Die Zusammenarbeit mit den Volkswagen Konzernmarken soll weiter intensiviert werden, um die gemeinsamen Vertriebsaktivitäten zu vertiefen und die Wünsche und Bedürfnisse ihrer Kunden bestmöglich erfüllen zu können. Dabei steht für den Endkunden der Wunsch nach individueller Mobilität zu fest kalkulierbaren Kosten im Fokus. Die bestehenden Produktpakete und Mobilitätsangebote werden deshalb kontinuierlich und kundenorientiert weiterentwickelt.

Insgesamt will die Volkswagen Leasing GmbH ihre eingeleiteten Maßnahmen zur verstärkten Ausschöpfung der Potenziale entlang der automobilen Wertschöpfungskette fortführen. Der weitere Ausbau der Digitalisierung des Geschäfts spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Neben den marktorientierten Aktivitäten wird die Position der Volkswagen Leasing GmbH im globalen Wettbewerb weiter gestärkt: strategische Investition in Strukturprojekte, Prozessoptimierungen und Produktivitätsverbesserungen.

PROGNOSE ZU WESENTLICHEN RISIKEN

Kreditrisiko Prognose

Für das Jahr 2022 wird im Kreditrisiko eine leicht erhöhte Risikosituation aufgrund der anhaltenden Covid 19-Pandemie (z.B. prognostizierter Anstieg der Insolvenzen im zweiten Halbjahr) erwartet. Die Auswirkungen sind dabei stark vom weiteren Pandemieverlauf und dessen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen abhängig. Dennoch wird eine Ausweitung des Geschäftsvolumens prognostiziert. Die Risikosituation wird weiterhin eng überwacht, um proaktiv auf mögliche Entwicklungen durch Ergreifen gezielter Maßnahmen reagieren zu können.

Restwertisiko Prognose

Aufgrund des erwarteten Geschäftswachstums gehen wir von einer Erhöhung des Gesamtrisikos aus. Die E-Mobilitätsoffensive im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung und die weitere Entwicklung der Covid 19-Pandemie bzw. gestörter Lieferketten (z.B. Halbleitermangel) könnten das Restwertportfolio in 2022 zusätzlich beeinflussen.

Marktpreisrisiko Prognose

Für 2022 wird mit einer Zunahme des Zinsniveaus und der Volatilität gerechnet. Demzufolge wird von einer Ausweitung des Marktpreisrisikos im derzeitigen Zinsumfeld ausgegangen.

Liquiditätsrisiko Prognose

Die Risikoentwicklung wird in Abhängigkeit der Unsicherheit am Kapitalmarkt bedingt durch die Corona-Pandemie als stabil eingestuft. Etablierte Refinanzierungsquellen stehen zur Verfügung. Um dies auch langfristig zu gewährleisten, wird weiterhin ein Ausbau der Funding-Diversifizierung sowie der bestehenden Refinanzierungsquellen verfolgt.

Operationelles Risiko Prognose

Die zukünftige Entwicklung des Operationellen Risikos ist grundsätzlich durch das Geschäftswachstum der Gesell-

schaft geprägt. Aufgrund der erwarteten Ausweitung des Geschäftsvolumens, wird ein Anstieg der operationellen Risiken in 2022 erwartet.

AUSSICHTEN FÜR 2022

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass das Weltwirtschaftswachstum 2022 unter dem Vorjahresniveau liegen wird. Risiken gehen in erster Linie von den Folgen der Covid-19-Pandemie aus. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte die Wachstumsaussichten. Die aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens werden voraussichtlich die höchsten Zuwachsraten aufweisen. In den großen Industrieländern erwarten wir eine positivere Dynamik als 2021. Grundsätzlich ist das Wachstum einzelner Länder und Regionen stark vom weiteren, lokalen Pandemieverlauf abhängig.

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 Investitionen in die Digitalisierung für die Zukunft und weiterer Unsicherheiten hinsichtlich der makroökonomischen Rahmenbedingungen in der Realwirtschaft sowie möglicher Einflüsse aus geopolitischen Verwerfungen. Maßgeblichen Einfluss haben darüber hinaus die Risikokosten, deren Entwicklung vom weiteren Pandemieverlauf und den hiermit verbundenen wirtschaftlichen Folgen abhängt.

Aufgrund der oben genannten Effekte und unter der Annahme, dass die Marge im kommenden Jahr weiterhin stabil bleibt, wird für das Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr ein erheblich geringeres Operatives Ergebnis erwartet. Sowohl beim Vertragszugang als auch beim Vertragsbestand werden deutliche Steigerungen gegenüber den Vorjahreswerten erwartet. Bei vorhergesagt steigenden Fahrzeugauslieferungen wird für die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland mit sinkenden Penetrationsraten gerechnet, die im Bereich des Jahres 2020 liegen sollten.

Die Filiale Italien rechnet im kommenden Geschäftsjahr mit einer deutlichen Erholung des Absatzes (Auslieferungen an Kunden) sowie einem moderaten Anstieg des Leasingneugeschäfts und einer leicht sinkenden Penetration von 11,2%. Der Vertragsbestand wird deutlich und das Dienstleistungs- und Versicherungsgeschäft moderat ausgeweitet. Aufgrund der positiven Sondereffekte in 2021 wird für 2022 gegenüber dem Vorjahr ein deutlicher Rückgang des operativen Ergebnisses prognostiziert.

Braunschweig, den 22. Februar 2022

Die Geschäftsführung



Jens Legenbauer
Frank Czarnetzki



Hendrik Eggers



Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf der Volkswagen Leasing GmbH. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für Finanzdienstleistungen und die Automobilbranche, zugrunde, die auf Basis der vorliegenden Informationen getroffen wurden und die die Volkswagen Leasing GmbH zurzeit als realistisch ansieht. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich der wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen aus den für den Volkswagen

Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Rohstoffen oder der Teileversorgung (insbesondere Halbleiter) ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das die Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den wesentlichen Steuerungsgrößen sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Bilanz

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2021

T€		31.12.2021	31.12.2020
Aktiva			
1. Forderungen an Kreditinstitute			
b) aus sonstigen Tätigkeiten			
aa) Täglich fällig	1.092.617		150.012
		1.092.617	150.012
2. Forderungen an Kunden			
a) aus Zahlungsdiensten	0		0
aa) aus Provisionen	148		337
b) aus sonstigen Tätigkeiten	6.100.611		5.052.460
		6.100.759	5.052.797
3. Leasingvermögen			
aa) aus sonstigen Tätigkeiten		38.700.324	36.033.215
4. Immaterielle Anlagewerte			
a) Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	84.232		2.430
b) Geleistete Anzahlungen	0		0
		84.232	2.430
5. Sachanlagen			
a) Grundstücke und Gebäude			
ab) aus sonstigen Tätigkeiten	32.771		34.458
b) Betriebs- und Geschäftsausstattung			
ab) aus sonstigen Tätigkeiten	767		1.267
		33.538	35.725
6. Sonstige Vermögensgegenstände			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		817.404	1.161.632
7. Rechnungsabgrenzungsposten			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		818.143	690.076
8. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		0	800
Summe der Aktiva		47.647.017	43.126.687

T €	31.12.2021	31.12.2020
Passiva		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
b) aus sonstigen Tätigkeiten		
aa) Täglich fällig	53	141
bb) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	0	0
	53	141
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden		
b) aus sonstigen Tätigkeiten	20.102.328	19.710.437
3. Verbriefte Verbindlichkeiten		
a) Begebene Schuldverschreibungen	14.752.276	12.095.215
b) Geldmarktpapiere	1.449.788	1.257.992
	16.202.064	13.353.207
4. Sonstige Verbindlichkeiten		
b) aus sonstigen Tätigkeiten	1.086.879	632.975
5. Rechnungsabgrenzungsposten		
b) aus sonstigen Tätigkeiten	8.963.940	8.279.564
6. Rückstellungen		
a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	1.355	1.070
b) Steuerrückstellungen		
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	28.614	1.682
c) Andere Rückstellungen		
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	984.989	869.957
	1.014.958	872.709
7. Sonderposten mit Rücklageanteil	883	942
8. Fonds für allgemeine Bankrisiken	6.000	6.000
9. Eigenkapital		
a) Gezeichnetes Kapital	76.004	76.004
b) Kapitalrücklage	193.259	194.059
c) Bilanzgewinn	649	649
	269.912	270.712
Summe der Passiva	47.647.017	43.126.687
1. Eventualverbindlichkeiten		
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	66.703	55.243
2. Andere Verpflichtungen		
Unwiderrufliche Leasingzusagen	8.429.212	3.987.648

Gewinn- und Verlustrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

T €			1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
1.	Leasingerträge		21.437.751	20.679.464
2.	Leasingaufwendungen		11.156.184	11.245.631
			10.281.567	9.433.833
3.	Zinserträge			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten			
	aa) Kredit- und Geldmarktgeschäfte	46.816		44.844
4.	Zinsaufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	575.120		526.412
	davon: Aufzinsung Rückstellungen	3.560		2.928
			-528.304	-481.568
5.	Provisionserträge			
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld	159		287
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	47.997		46.496
6.	Provisionsaufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	734.401		696.546
			-686.245	-649.763
7.	Sonstige betriebliche Erträge			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		430.418	300.167
8.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		59	59
9.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen			
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld			
	bb) andere Verwaltungsaufwendungen	226		2.625
	b) aus sonstigen Tätigkeiten			
	aa) Personalaufwand			
	aaa) Löhne und Gehälter	4.679		4.051
	bbb) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung darunter: für Altersversorgung T € 15	1.471		1.366
			6.376	8.042
	bb) andere Verwaltungsaufwendungen		616.543	570.440
			622.919	578.482
10.	Abschreibungen und Wertberichtigungen			
	a) auf das Leasingvermögen			
	ab) aus sonstigen Tätigkeiten		8.655.690	7.868.173
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen			
	bb) aus sonstigen Tätigkeiten		66.290	4.216
			8.721.980	7.872.389
11.	Sonstige betriebliche Aufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		31.527	28.069

T €			1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft			
12.	b) aus sonstigen Tätigkeiten		596.315	476.137
	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft			
13.	b) aus sonstigen Tätigkeiten		294.716	256.892
14.	Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit		-180.530	-95.457
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		-67	-2.338
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		-180.463	-93.119
15.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		61.280	32.776
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		23	-803
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		61.257	33.579
16.	Erträge aus Verlustübernahme		241.810	128.233
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		-44	-1.535
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		241.854	129.768
17.	Jahresüberschuss		0	0
18.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		649	649
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		0	0
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		0	0
19.	Bilanzgewinn		649	649

Kapitalflussrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

T €	1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	-241.810	-128.233
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	8.721.980	8.120.501
Veränderung der Rückstellungen	142.249	17.914
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-2.533.988	-1.670.842
Zinsergebnis	528.304	481.568
Sonstige Anpassungen	-65.478	-672.100
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	-942.605	-75.188
Veränderung der Forderungen an Kunden	-934.386	248.668
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	103.385	-130.045
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-88	-845.670
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	505.467	4.662.275
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	2.848.857	-1.479.482
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	1.137.422	1.621.368
Erhaltene Zinsen und Dividenden	46.816	44.844
Gezahlte Zinsen	-575.120	-526.412
Erstattete Ertragsteuern (Vorjahr: Gezahlte Ertragsteuern)	65.478	62.237
I. Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.806.483	9.731.403
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	10.901.850	10.728.877
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-19.690.300	-20.629.354
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-146.266	-3.759
II. Cash-flow aus der Investitionstätigkeit	-8.934.716	-9.904.236
Einzahlung aus Ergebnisabführung an die Volkswagen Financial Services AG	128.233	172.833
III. Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit	128.233	172.833
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.

Eigenkapitalspiegel

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

T €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage ¹	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2020	76.004	194.059	649	270.712
Veränderung	–	–800	–	–800
Stand 31. Dezember 2021	76.004	193.259	649	269.912

1 Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert aus der Abspaltung der Pensionsverpflichtungen der ehemaligen MAN Financial Services.

Anhang

des Jahresabschlusses der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2021

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) sowie den ergänzenden Angaben der Verordnung über die Rechnungslegung der Zahlungsinstitute und E-Geld-Institute (RechZahlV) 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, mit unten aufgeführter Ausnahme, unverändert beibehalten.

Im Berichtsjahr wurde die bisherige handelsrechtliche Bilanzierungspraxis des Andienungsrechts bei der Volkswagen Leasing GmbH an die steuerrechtliche Bilanzierung angepasst. Das Andienungsrecht wird seit dem Berichtsjahr als separat zu betrachtender, nicht abnutzbarer immaterieller Anlagewert bilanziert.

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. Dabei werden die nicht abnutzbaren immateriellen Anlagewerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Da zwischen dem Leasingvertragsrestwert und dem Andienungsrecht eine Sicherungsbeziehung besteht, wird von dem in § 254 HGB geregelten Wahlrecht zur Bildung von Bewertungseinheiten Gebrauch gemacht.

Die Abschreibungen werden für das Verwaltungsgebäude (Nutzungsdauer 50 Jahre Altbau bzw. 25 Jahre Neubau) linear vorgenommen. Die Betriebs- und Geschäftsausstattung wird über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren linear abgeschrieben. Das Leasingvermögen wird über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für Pkw betragen sechs Jahre, für Lkw und Busse zwischen fünf und neun Jahre und für weitere Leasinggüter, welche im Wesentlichen das Mobilienleasing im Händlerbereich (Werkstattausstattungen) umfassen, drei bis 13 Jahre. Die abnutzbaren immateriellen Vermögensgegenstände werden linear über drei Jahre abgeschrieben. Die nicht abnutzbaren immateriellen Anlagewerte werden bei einer voraussichtlich dauernden Wertminderung außerplanmäßig abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert angesetzt. Das Ausfallrisiko wird durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Mietkaufverträge, welche einen Eigentumsübergang des Fahrzeugs von der Volkswagen Leasing GmbH (Zweigniederlassung MAN Financial Services) auf den Kunden mit Zahlung der letzten Rate vorsehen, werden mit dem Barwert der ausstehenden Forderungen sowie ggf. unter Berücksichtigung von Wertberichtigungen unter den Forderungen an Kunden erfasst.

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.

Verbindlichkeiten weisen wir mit dem Erfüllungsbetrag aus.

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

Pensionsrückstellungen werden in der Filiale Italien zum Barwert angesetzt. Die Pensionsrückstellungen werden jährlich von einem unabhängigen Versicherungsmathematiker nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ermittelt.

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.

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 29,99 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2021 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 Filiale Italien liegen im Wesentlichen aktive latente Steuern aus dem Leasingvermögen sowie aus dem Rückstellungs- und Verbindlichkeitsbereich vor. Darüber hinaus werden keine aktiven latenten Steuern in Ausübung des Wahlrechts des § 274 HGB angesetzt.

Unter Ausübung des nach Artikel 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.

Der Fonds für allgemeine Bankrisiken wurde erstmalig im Geschäftsjahr 2012 durch die MAN Financial Services GmbH nach § 340g HGB gebildet und seitdem fortgeführt.

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. Die Zinsderivate der Volkswagen Leasing GmbH wurden hinsichtlich der Notwendigkeit einer Rückstellung für drohende Verluste überprüft. Neben den positiven Marktwerten lagen auch negative Marktwerte vor, sodass für diese eine Rückstellung für drohende Verluste gebildet wurde.

Die Leasingertragsrealisation erfolgt, soweit die geschuldete Lieferung oder Leistung erbracht wurde und ein Anspruch auf die Gegenleistung entstanden ist. Dabei werden Erträge aus Lieferungen im Wesentlichen 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 €	31.12.2021	31.12.2020
1. Forderungen an Kreditinstitute	1.092.617	150.012
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 1.092.526; Vorjahr: T € 149.070)		
Gesamt	1.092.617	150.012

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2021	31.12.2020
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.348.633	1.305.204
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.743.187	3.737.978
(davon gegen die Gesellschafterin T € 2.143.131; Vorjahr: T € 1.030.352)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 100.056; Vorjahr: T € 209.236)		
3. Sonstige Forderungen	8.939	9.615
Gesamt	6.100.759	5.052.797

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2021	31.12.2020
1. Forderungen an Kreditinstitute	1.092.617	150.012
davon fällig 0 – 3 Monate	1.092.617	150.012
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.348.633	1.305.204
davon fällig 0 – 3 Monate	286.341	305.483
davon fällig > 3 – 12 Monate	290.030	289.241
davon fällig > 12 – 60 Monate	772.262	710.480
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.743.187	3.737.978
davon fällig 0 – 3 Monate	2.829.817	2.819.116
davon fällig > 3 – 12 Monate	715.284	6.051
davon fällig > 12 – 60 Monate	898.086	727.770
davon fällig > 60 Monate	300.000	185.041
4. Sonstige Forderungen	8.939	9.615
davon fällig 0 – 3 Monate	8.939	9.615
Gesamt	7.193.376	5.202.809

Die Aufgliederung des in der Bilanz zusammengefassten Anlagevermögens und dessen Entwicklung im Berichtsjahr gehen aus dem Anlagengitter hervor. In den immateriellen Anlagewerten werden seit dem Berichtsjahr erstmalig separat aktivierte Andienungsrechte ausgewiesen. Der erstmalige Ansatz der Andienungsrechte führte zu Zugängen in Höhe von T€ 96.271. Die Zugänge des laufenden Geschäftsjahres betragen T€ 49.902. In den im Anlagevermögen gezeigten Grundstücken und Gebäuden sind Anlagen im Bau in Höhe von T€ 3 (Vorjahr: T€ 0) enthalten.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T€ 245.339 (Vorjahr: T€ 663.148), Forderungen aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 207.763 (Vorjahr: T€ 167.871) und aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 110.878 (Vorjahr: T€ 100.700) sowie Umsatzsteuerforderungen der Filiale Italien in Höhe von T€ 118.658 (Vorjahr: T€ 124.663).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 724.027 (Vorjahr: T€ 636.370) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuer in Höhe von T€ 13.110 (Vorjahr: T€ 13.759) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 29.055 (Vorjahr: T€ 24.357) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2021	31.12.2020
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53	141
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 0; Vorjahr: T € 0)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	20.102.328	19.710.437
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 9.989.199; Vorjahr: T € 10.011.878)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T € 5.173.360; Vorjahr: T € 5.014.883)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 298.703; Vorjahr: T € 490.859)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	16.202.064	13.353.207
4. Sonstige Verbindlichkeiten	1.086.879	632.975
Gesamt	37.391.324	33.696.760

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2021	31.12.2020
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	53	141
davon fällig 0 – 3 Monate	53	0
davon fällig > 3 – 12 Monate	0	141
davon fällig > 12 – 60 Monate	0	0
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	20.102.328	19.710.437
davon fällig 0 – 3 Monate	579.122	738.921
davon fällig > 3 – 12 Monate	5.606.648	5.149.445
davon fällig > 12 – 60 Monate	13.516.558	13.422.071
davon fällig > 60 Monate	400.000	400.000
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	16.202.064	13.353.207
davon fällig 0 – 3 Monate	1.261.024	1.779.012
davon fällig > 3 – 12 Monate	4.041.040	2.424.195
davon fällig > 12 – 60 Monate	9.400.000	8.500.000
davon fällig > 60 Monate	1.500.000	650.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	1.086.879	632.975
davon fällig 0 – 3 Monate	190.111	125.341
davon fällig > 3 – 12 Monate	530.797	320.597
davon fällig > 12 – 60 Monate	365.971	187.037
Gesamt	37.391.324	33.696.760

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

Von den verbrieften Verbindlichkeiten sind nominal 5,3 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) im nächsten Geschäftsjahr fällig.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten für ausstehende Reparaturen aus Wartungs- und Verschleißverträgen in Höhe von T € 797.207 (Vorjahr: T € 610.041) sowie aus Swap-Zinsen in Höhe von T € 13.928 (Vorjahr: T € 11.798) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Pensionsrückstellungen der Filiale Italien (T€ 1.355; Vorjahr: T€ 1.070), Steuerrückstellungen (T€ 28.614; Vorjahr: T€ 1.682) und andere Rückstellungen (T€ 902.938; Vorjahr: T€ 869.957).

Unter den anderen Rückstellungen werden unter anderem die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwertrisiken betrug T€ 5.594 (Vorjahr: T€ 10.448). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 182.303 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 143.555). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 524.763 (Vorjahr: T€ 545.484) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 49.600 vor Abzinsung bei T€ 42.500 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 188, Vorjahr: T€ 225).

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

Das gezeichnete Kapital wurde im Geschäftsjahr nicht verändert. Durch die Abspaltung der Pensionsverpflichtungen der im Vorjahr auf die Gesellschaft verschmolzenen MAN Financial Services verringerte sich die Kapitalrücklage um T€ 800.

Entwicklung des Anlagevermögens:

T €	BRUTTOBUCHWERTE					Stand 31.12.2021
	Vortrag 1.1.2021	Bilanzierung Andienungsrecht	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
I. Immaterielle Anlagewerte						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	39.992	198.044	49.902	0	0	287.938
Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0
	39.992	198.044	49.902	0	0	287.938
II. Sachanlagen						
Grundstücke und Gebäude	53.435	0	69	907	0	52.597
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.996	0	21	520	0	1.497
Anlagen im Bau	0	0	3	0	0	3
	55.431	0	93	1.427	0	54.097
III. Leasingvermögen						
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	48.728.279	0	19.525.247	14.752.226	142.076	53.643.376
Geleistete Anzahlungen	120.447	0	165.054	151	-142.076	143.274
	48.848.726	0	19.690.301	14.752.377	0	53.786.650
Gesamt Anlagevermögen	48.944.149	198.044	19.740.296	14.753.804	0	54.128.685

WERTBERICHTIGUNGEN					NETTOBUCHWERTE		
	Vortrag 1.1.2021	Bilanzierung Andienungsrecht	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2021	Stand 31.12.2020
	37.561	101.773	64.372	0	203.706	84.232	2.431
	0	0	0	0	0	0	0
	37.561	101.773	64.372	0	203.706	84.232	2.431
	18.975	0	1.729	875	19.829	32.768	34.460
	730	0	191	191	730	767	1.266
	0	0	0	0	0	3	0
	19.705	0	1.920	1.066	20.559	33.538	35.726
	12.815.513	0	8.655.690	6.384.877	15.086.326	38.557.050	35.912.766
	0	0	0	0	0	143.274	120.447
	12.815.513	0	8.655.690	6.384.877	15.086.326	38.700.324	36.033.213
	12.872.779	101.773	8.721.982	6.385.943	15.310.591	38.818.094	36.071.370

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 21.437.751. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 11.156.184 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€ 10.281.567.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T€	1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T€ 11.816; Vorjahr: T€ 9.680)	46.816	44.844
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T€ 86.376; Vorjahr: T€ 63.325)	575.120	526.412
Gesamt	-528.304	-481.568

Die Provisionserträge bewegen sich auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Provisionsaufwendungen sind mit T€ 734.401 (Vorjahr: T€ 696.546) leicht gestiegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Provisionsaufwendungen um T€ 49.902 gekürzt wurden, was dem aktivierten Wert des Andienungsrechtes zu Verträgen aus 2021 entspricht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 430.418, davon T€ 388.469 aus dem Leasinggeschäft und T€ 41.949 aus weiterberechneten Gemeinkosten. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus für Dritte erbrachten Dienstleistungen für die Verwaltung und Vermittlung in Höhe von T€ 152.386 (Vorjahr: T€ 140.713), Erträge aus dem erstmaligen Ansatz von Andienungsrechten als immaterieller Anlagewert in Höhe T€ 96.271 sowie sonstige Erträge in Höhe von T€ 71.987 (Vorjahr: T€ 68.343) enthalten. Periodenfremde Erträge sind mit T€ 82.185 (Vorjahr: T€ 10.644) enthalten.

Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 59.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand und Verona beträgt T€ 6.150, davon T€ 4.679 für Löhne und Gehälter und T€ 1.471 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 616.769, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassungen und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 8.655.690 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert in Höhe von T€ 165.173 (Vorjahr: T€ 322.247). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 0 (Vorjahr: T€ 43.292). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen betragen T€ 66.290 (Vorjahr: T€ 4.216), davon entfielen T€ 63.105 auf die Abschreibungen auf Andienungsrechte.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 31.527. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 14.267 (Vorjahr: T€ 2.460) sowie periodenfremde Aufwendungen in Höhe von T€ 3.660 (Vorjahr: T€ 1.483).

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 596.315 stehen Erträge von T€ 294.716 gegenüber.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Verlust vor Steuern von 180,5 Mio. € (Vorjahr: Verlust von 95,5 Mio. €).

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Steuerumlagen in Höhe von T€ 28.973 (Vorjahr: T€ 19.017) enthalten.

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Jahresfehlbetrag in Höhe von T€ 241.810 von der Volkswagen Financial Services AG ausgeglichen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T €				1.1. – 31.12.2021	1.1. – 31.12.2020
		Deutschland	Italien	Gesamt	Gesamt
1.	Leasingerträge				
	Mieten	7.251.030	367.916	7.618.946	6.877.592
	Wartungs- und Dienstleistungserträge	887.454	253.972	1.141.426	1.483.412
	Gebrauchtwagenverkäufe	10.540.050	277.004	10.817.054	10.728.878
	Übrige	1.829.753	30.572	1.860.325	1.589.582
		20.508.287	929.464	21.437.751	20.679.464
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	46.757	59	46.816	44.844
5.	Provisionserträge	48.156	0	48.156	46.783
7.	Sonstige betriebliche Erträge	427.201	3.217	430.418	300.167
8.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	59	0	59	59
13.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	218.896	75.820	294.716	256.892
	Gesamt	21.249.356	1.008.560	22.257.916	21.328.209

5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 38,0 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 253,0 Mio. € und die negativen Marktwerte 82,1 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 110,9 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 13,9 Mio. € in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

Durch die Andienungsrechte ist das Restwertisiko der Fahrzeuge für die Volkswagen Leasing GmbH begrenzt. Dabei hat die Volkswagen Leasing GmbH das Recht, die Fahrzeuge am Vertragsende zu einem vereinbarten Andienungspreis an den vermittelnden Händler anzudienen. Dieser Andienungspreis bildet somit die Wertuntergrenze für die Volkswagen Leasing GmbH. Durch die hieraus gebildete Bewertungseinheit nach § 254 HGB ist nach der Einfrierungsmethode eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Vermietvermögen in Höhe von 0,5 Mrd. € unterblieben, was dem abgesicherten Risiko entspricht.

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 (kleinster Konsolidierungskreis), 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 2021 sind drei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen sowie von Restwerten aus diesen Leasingverträgen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2021 insgesamt Liquidität in Höhe von 7.133,5 Mio. € zugeflossen. Daneben laufen vier 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 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 29, VCL 30, VCL 31, VCL 32, VCL 33, VCL 34 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.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat im Geschäftsjahr 162.813 Zahlungsvorgänge mit einem Volumen von 4,1 Mio. € ausgeführt.

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 2021 auf die Prüfung des Jahresabschlusses sowie auf unterjährige Reviews von Zwischenabschlüssen.

Sonstige Leistungen des Abschlussprüfers konzentrierten sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf sonstige Bestätigungsleistungen.

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 68 Angestellte, davon ein leitender Angestellter (Vorjahr: 65, ein leitender Angestellter) beschäftigt.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge. Die von der Gesellschaft getragenen Aufwendungen für die Geschäftsführung beliefen sich auf T€ 1.193.

Die Geschäftsführung ist in folgenden gesetzlich zu bildenden Aufsichtsgremien vertreten:

Jens Legenbauer: Aufsichtsrat der VW Autoversicherung AG, Aufsichtsrat der EURO-Leasing GmbH, Aufsichtsrat der VW Versicherung AG

Hendrik Eggers: Aufsichtsrat der EURO-Leasing GmbH

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

6. Nachtragsbericht

Die jüngsten Entwicklungen im Russland/Ukraine Konflikt könnten sich negativ auf die zukünftige Entwicklung der Gesellschaft auswirken, auch wenn die Gesellschaft kein direktes Geschäft in diesen Ländern betreibt. Die konkreten Auswirkungen des Russland/Ukraine Konfliktes lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

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 2021

JENS LEGENBAUER

Sprecher der Geschäftsführung

Unternehmenssteuerung Volkswagen Leasing GmbH

Front Office Volkswagen Leasing GmbH

HENDRIK EGGERS

Back Office Volkswagen Leasing GmbH

FRANK CZARNETZKI

Front Office MAN FS

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

Der Prüfungsausschuss der Volkswagen Leasing GmbH besteht aus folgenden Mitgliedern:

WERNER FLÜGGE

Vorsitzender

Wirtschaftsprüfer, Steuerberater, geschäftsführender Gesellschafter der Gehrke Econ GmbH WPG

HELMUT STREIFF

Stellvertretender Vorsitzender

Geschäftsführer der Streiff Holding GmbH & Co. KG

FRANK FIEDLER

Mitglied des Vorstands der Volkswagen Financial Services AG

Bereich Finanzen und Beschaffung

Braunschweig, den 22. Februar 2022

Volkswagen Leasing GmbH
Die Geschäftsführung



Jens Legenbauer



Hendrik Eggers



Frank Czarnetzki

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

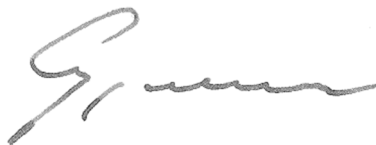
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen Leasing GmbH vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich 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 22. Februar 2022

Volkswagen Leasing GmbH
Die Geschäftsführung



Jens Legenbauer



Hendrik Eggers



Frank Czarnetzki

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 2021, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung und dem Eigenkapitalpiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Institute geltenden 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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.

Nachfolgend beschreiben wir den aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalt:

Ermittlung der erwarteten Restwerte des Leasingvermögens im Rahmen des Wertminderungstests

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

In dem Bilanzposten Leasingvermögen werden Kraftfahrzeuge aus laufenden Leasingverträgen ausgewiesen. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, gegebenenfalls notwendige außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Leasingvermögen vornehmen zu müssen, das primär von der Höhe des zum Leasingende erwarteten Restwerts abhängig ist.

Mittels interner und externer Vermarktungsergebnisse sowie auf Basis von Schätzungen bezüglich zukünftiger Marktpreisentwicklungen wird der erwartete Restwert hinsichtlich der Notwendigkeit außerplanmäßiger Abschreibungen (Wertminderungstest) vierteljährlich überprüft.

Vor dem Hintergrund der Ermessensentscheidungen bei der Ermittlung der Restwerte, der bestehenden Schätzunsicherheit im Rahmen des Wertminderungstestes sowie der betragsmäßig großen Bedeutung ist die Ermittlung der erwarteten Restwerte im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt. Als Folge der nicht abschließend beurteilbaren direkten und indirekten Auswirkungen der immer noch anhaltenden weltweiten Covid-19-Pandemie auch in Bezug auf die Lieferengpässe bei Halbleitern, ergeben sich im Geschäftsjahr 2021 weiterhin erhöhte Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der erwarteten Restwerte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Volkswagen Leasing GmbH implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen in Bezug auf die Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung der für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodelle haben wir auf Basis der jeweiligen Modellkonzeptionen die Validierungskonzepte daraufhin geprüft, ob die dort beschriebenen Validierungshandlungen eine Beurteilung der Prognosegüte des Modells ermöglichen. Wir haben untersucht, ob sich auf Basis der anhand der Validierungskonzepte durchgeführten Validierungshandlungen sowie auf Basis der durchgeführten Backtestings Hinweise auf Modellschwächen bzw. Anpassungsbedarfe der Modelle ergaben. Weiterhin haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Dazu haben wir Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Laufleistung, Alter und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und in Bezug auf Ihre Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend beurteilt, ob sie mit branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen sowie insbesondere mit aktuellen Vermarktungsergebnissen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte des Leasingvermögens im Rahmen des Wertminderungstestes ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der Gesellschaft zu den hinsichtlich des Leasingvermögens angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sind im Anhang im Abschnitt 2 "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze" und im Abschnitt 3 "Erläuterungen zur Bilanz" sowie in Abschnitt 4 "Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung" enthalten. Auswirkungen aus der Covid-19 Pandemie auf die Restwerte sind im Lagebericht unter "Chancen- und Risikobericht" dargestellt.

Sonstige Informationen

Der Prüfungsausschuss ist für den Bericht des Prüfungsausschusses verantwortlich. Im übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden, für den Geschäftsbericht vorgesehenen Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, wie den Bericht des Prüfungsausschusses, die Aufstellung "Volkswagen Leasing GmbH Im Überblick" und die Versicherung der gesetzlichen Vertreter, aber nicht den Jahresabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und 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, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

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, für Institute geltenden 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

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Volkswagen Leasing_GmbH_JA+LB_ESEF-2021-12-31.zip (SHA-256-Prüfsumme: b29b27db0454581d78aeb4cb0a27f87fe703472dda27786b2e68fb365a211fc1) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als "ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat ("ESEF-Format") in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden "Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (11.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im

Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. 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 – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- > gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- > beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- > beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Gesellschafterversammlung am 18. Februar 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 12. Juli 2021 von der Geschäftsführung beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Volkswagen Leasing GmbH 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.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Werthmann.

Hannover, den 25. Februar 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Werthmann
Wirtschaftsprüfer

Ginzinger
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 keine personellen Veränderungen. Die Besetzung des Prüfungsausschusses ist unter den Organangaben dargestellt. 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.

In der Sitzung am 17. Februar 2021 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2020 geprüft. Dabei wurden die Berichte über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Volkswagen Leasing GmbH sowie wesentliche Vorgänge und Themen mit Bezug zur Rechnungslegung mit dem Abschlussprüfer erörtert. Über die Prüfung hat der Ausschuss der Alleingeschafterin Bericht erstattet.

Weiterhin hat sich der Ausschuss erläutern lassen, inwiefern Beziehungen beruflicher, finanzieller oder sonstiger Art zwischen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und der Gesellschaft bzw. zu ihren Organen bestehen, um die Unabhängigkeit des künftigen 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 (Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) ausgesprochen und die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung zur Erteilung des Prüfungsauftrags vorbereitet.

In seiner Sitzung am 11. November 2021 befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit der Prüfungsplanung, den Prüfungsschwerpunkten und den Informationspflichten des Abschlussprüfers. Daneben ließ sich der Prüfungsausschuss über die gesetzlichen Neuerungen durch das Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetz (FISG) informieren. Außerdem beschäftigte sich der Ausschuss mit dem Risikomanagement der Gesellschaft und legte dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Behandlung von Restwertrisiken. Ebenfalls in dieser Sitzung ließ sich der Ausschuss vom Compliance-Beauftragten der Gesellschaft über die Risiko- und Sicherungsmaßnahmen in der Gesellschaft unterrichten. Hierbei wurden insbesondere Änderungen beim Hinweisgebersystem und die Fortschritte beim konzernweiten Kulturprogramm „Together4Integrity“ in der Gesellschaft vorgestellt. Zudem berichtete der Leiter der Internen Revision über das Prüfungsprogramm und die Prüfungsschwerpunkte seiner Abteilung im laufenden Geschäftsjahr. Wesentliche Prüfungstätigkeiten und Ergebnisse wurden ausführlich erörtert.

Braunschweig, den 23. Februar 2022

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.com
www.facebook.com/vwfs.de

INVESTOR RELATIONS

ir@vwfs.com

SATZ

Inhouse produziert mit firesys

Dieser Geschäftsbericht ist unter <https://www.vwfs.com/arvwleasing21> auch in englischer Sprache verfügbar.

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