

VOLKSWAGEN LEASING

GMBH

GESCHÄFTSBERICHT

2020

Volkswagen Leasing GmbH

Im Überblick¹

in Mio. €	2020	2019	2018	2017	2016
Investitionen ins Leasingvermögen	20.629	20.710	16.038	16.040	14.904
Leasingvermögen	36.033	31.960	27.739	26.049	23.753
Bilanzsumme	43.127	39.106	37.486	32.218	27.767
Leasingerträge	20.679	19.790	17.501	15.848	14.681

in Tsd. Fahrzeugen	2020	2019	2018	2017	2016
Neuverträge	702	769	618	615	590
Vertragsbestand	1.721	1.674	1.487	1.386	1.281

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 bestand bis 31. August 2020 aus drei Geschäftsführungsressorts. Seit 1. September 2020 teilt sich die Verantwortung in vier Geschäftsführungsressorts auf. 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, um den Kunden ein optimal abgestimmtes Fuhrparkmanagement und ein umfangreiches Dienstleistungs- und Mobilitätsangebot zu bieten. Dieses Ressort verantwortete bis zum 31. Juli 2020 Herr Knut Krösche. Ab dem 1. August 2020 hat Herr Jens Legenbauer zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben dieses Ressort übernommen. Um die Kundenbindung weiter zu verbessern und einen übergreifenden Vertriebsansatz zu etablieren, der sich auf die Kunden- und Händlerbetreuung konzentriert, wurden im Ressort Front Office erste Schritte zur Neustruktur des Einzel- und Großkundengeschäfts umgesetzt. Auf Basis weiterer detaillierter Prozessanalysen soll die Struktur des Ressorts Front Office im nächsten Jahr weiter optimiert werden. Mit Integration der Organisationseinheiten aus der MAN Financial Ser-

vices GmbH aufgrund der Verschmelzung mit der Volkswagen Leasing GmbH zum 1. September 2020 wurde das Ressort Front Office MAN FS eingerichtet, das Herr Frank Czarnetzki verantwortet. Dem Geschäftsführungsressort Back Office von Herrn Hendrik Eggers, dass er ab 1. Juni 2020 von Frau Silke Finger übernommen hat, sind die Aufgabengebiete Risikomanagement, Marktfolge und Controlling zugeordnet, die ab 1. September 2020 um die Bereiche Risikomanagement und Controlling der MAN Financial Services GmbH erweitert wurden.

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)	-94,3
davon neg. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB (Filiale Italien)	54,8
Abweichungen im lfd. Ergebnis aus Klassifizierungs-/ Bewertungsunterschieden der Leasingverträge HGB zu IFRS	286,9
Abweichungen HGB zu IFRS aus der ABS Refinanzierung	11,8
Sonstige Effekte	-7,3
Operatives Ergebnis nach IFRS (Deutschland)	251,9

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

VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Mit Wirkung zum 28. Mai 2020 hat die Volkswagen Leasing GmbH das gesamte Portfolio ihrer Filiale in Warschau, Polen, auf die neu gegründete Volkswagen Leasing Polen GmbH, Braunschweig, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, abgespalten. Am 29. Mai 2020 wurde die Volkswagen Leasing Polen GmbH auf die Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau, Polen, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, verschmolzen. Die Abspaltung und die Verschmelzung dienen der internen Umstrukturierung des Leasinggeschäfts in Polen.

Am 31. Juli 2020 hat die MAN Financial Services GmbH, München, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, sämtliche Geschäftsanteile an der MAN Financial Services GesmbH, Eugendorf, Österreich, auf die Volkswagen Financial Services AG abgespalten. Die Abspaltung dient der Strukturbereinigung und der Vorbereitung der Verschmelzung der MAN Financial Services GmbH auf die Volkswagen Leasing GmbH.

Am 31. August 2020 wurde die MAN Financial Services GmbH, München, auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen. Die Verschmelzung dient der Konsolidierung des Geschäftsbereichs Truck & Bus unter dem Dach der Volkswagen Leasing GmbH.

Am 1. September 2020 hat die Volkswagen Leasing GmbH die „MAN Financial Services, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH“ in München errichtet.

Darüber hinaus gab es im Geschäftsjahr 2020 keine Veränderungen im Beteiligungsbereich.

- 1 Das Operative Ergebnis beinhaltet den Überschuss aus Leasinggeschäften nach Risikovorlage, 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 und Polen 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 2020 verzeichnete die Weltwirtschaft bedingt durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ein negatives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag unter dem Niveau des Vorjahres. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte den Vertragsbestand und das Leasingvermögen weiter ausbauen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2020 trotz der Herausforderungen im Rahmen der Corona-Krise positiv.

In 2020 konnten die Volkswagen Financial Services den im Vorjahr zurückeroberten ersten Platz des AUTOHAUS BankenMonitor in der Kategorie „Deutsche Volumenfabrikate“ verteidigen. Die Volkswagen Financial Services wurden zudem erneut mit dem „Sonderpreis Finanzierung“ der Zeitschrift AUTOMOBILWOCHE ausgezeichnet.

Im Fokus der Volkswagen Leasing GmbH standen auch im Jahr 2020 die Digitalisierung des Kerngeschäfts und der weitere Ausbau der Mobilitätsangebote. Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Online-Abschlüsse produktübergreifend um 70 % gesteigert werden. Insbesondere bei dem teildigitalisierten Produkt Leasing und dem volldigitalisierten Produkt Wartung & Inspektion ließ sich ein überdurchschnittliches Wachstum erzielen. Zudem wurde die Zusammenarbeit mit Händlern und die Digitalisierung im Autohaus weiter intensiviert. Eine Vielzahl von Händlern haben die Möglichkeit, Finanzierungs- und Leasinganträge digital an die Volkswagen Leasing GmbH zu übermitteln. Vorteil für Händler und Kunden ist dabei, dass eine schnellere Bearbeitung des Antrags gewährleistet werden kann. Das in 2019 gestartete Kundenportal für Self-Services wie Adressänderungen verzeichnet mittlerweile über 61.000 registrierte Nutzer und wird sukzessive um weitere Services (Beratung) bis hin zum Online-Verkauf von Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut.

Sämtliche Digitalisierungsaktivitäten zielen weiterhin darauf ab, Volkswagen Financial Services und damit auch die Volkswagen Leasing entlang der Kundenbedürfnisse zu einer digitalen Multibrand-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 www.heyca.de, vorangetrieben. Parallel dazu werden die

bestehenden vertragsführenden Systeme grundlegend erneuert und manuelle Prozesse zunehmend automatisiert.

Das Coronavirus hat die zunehmende Bedeutung der Digitalisierung nochmals unterstrichen und die Anstrengungen in dieser Richtung weiter ansteigen lassen. Wichtigster Stützpfeiler des Vertriebs bleibt aber weiterhin der Handel. Trotz pandemiebedingter Einschränkungen bis hin zur zeitweisen Schließung der Autohäuser konnte die Volkswagen Leasing GmbH im vergangenen Jahr insgesamt knapp 600.000 neue Wartungsverträge abschließen. Der Absatz des Servicepakets Wartung & Inspektion, das sich vor allem im Privatkundenbereich großer Beliebtheit erfreut, konnte sogar auf rund 264.000 Neuverträge gesteigert werden. Besonders im Gebrauchtwagensegment erfreuen sich die Wartungsprodukte unverändert wachsender Beliebtheit. Weiteres wichtiges Produkt im Dienstleistungsportfolio der Volkswagen Leasing GmbH sind neben den Wartungsprodukten die Reifen-Dienstleistungen. Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen konnten die Rekordzugänge des Jahres 2019 nicht wiederholt werden. Die Prozesse rund um die Reifen-Dienstleistungen werden aber kontinuierlich optimiert – zum Beispiel maßgeschneiderte Lösungen für die ID-Modelle – und auch der Vertrieb setzt hier einen Schwerpunkt, um die Zugänge in 2021 wieder merklich zu steigern.

Im Kerngeschäft Leasing konnte der Vertragsbestand allen Widrigkeiten zum Trotz ausgebaut werden. Der Zuwachs betrug fast 9 %. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung war das Privatkundengeschäft. Die Grundlage dafür wurde im Vorjahr mit einer Produktoffensive in diesem Segment gelegt und im vergangenen Jahr mit weiteren Maßnahmen vorangetrieben.

Darüber hinaus betreibt die Volkswagen Leasing GmbH zur Bündelung der Tank- und Serviceleistungen im Volkswagen Konzern bereits seit dem Vorjahr das Tankkartengeschäft in Kooperation mit der LogPay Transport Services GmbH (LogPay). Die LogPay, ein Unternehmen der Volkswagen Financial Services, ist ein Herausgeber von Tank-

und Servicekarten, über die europaweit bargeldlos Tank- und Mautservices in Anspruch genommen werden können. Das Ziel ist es, das Angebot an neuen und bestehenden innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter auszubauen.

Unter anderem bietet LogPay die Charge&Fuel Card und App an, mit der Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge der Marken des Volkswagen Konzerns sowie von Misch-Flotten europaweit laden und tanken können. Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge haben die Möglichkeit, an rund 145.000 Ladepunkten Strom zu laden sowie an 17.000 LogPay-Akzeptanzstellen in Europa Kraftstoff zu beziehen oder weitere fahrzeugspezifische Leistungen wie etwa die Nutzung von Waschanlagen in Anspruch zu nehmen.

Bereits in 2019 hat sich die Volkswagen Financial Services AG mit 60 % an der FleetCompany GmbH beteiligt, um ihr Angebot im internationalen Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement auszubauen. Die FleetCompany GmbH ist unter dem Markennamen FleetLogistics in über 70 Ländern weltweit aktiv. Die weiteren 40 % der Unternehmensanteile werden von der bisherigen Alleingeschafterin 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 Travel- & Fuhrparkmanagement zu schaffen. Somit soll der Kunde die Möglichkeit erhalten, alle fuhrparkspezifischen sowie dienstreiserelevanten Themen in einer Applikation zu bearbeiten und zu verfolgen.

Zur weiteren Ergänzung des Mobilitätsangebots für Flottenkunden und das Management von Dienstreisen haben die Volkswagen Financial Services das Hamburger Business-Travel-Start-up Voya übernommen. Voya bietet einen digitalen Reiseassistenten für Unternehmen als Smartphone-App und für den Desktop-Einsatz an. Durch das Zusammenspiel zwischen Online-Plattform und physischem Reisebüro-Service können Geschäftsreisende innerhalb weniger Minuten ihre Dienstreise planen lassen und diese buchen. Da in vielen Unternehmen Fuhrpark- und Travelmanagement sukzessive zusammenwachsen, kann Flottenkunden durch Voya ein entsprechendes Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus ist die MAN Financial Services GmbH, München, Ende August 2020 mit der Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen worden. Dieses geschah rückwirkend zum 1. Januar 2020. Sämtliche Aktivitäten und auch die Mitarbeiter verbleiben weiterhin am Standort München. Unter dem Markennamen MAN Financial Services (eine Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH) werden Finanzdienstleistungen für die Marken MAN Truck & Bus sowie Neoplan angeboten. Um dem neuen Geschäftszweig Rechnung zu tragen, ist der bisherige Geschäftsführer der MAN Financial Services GmbH Frank Czarnetzki zum 1. September 2020 als weiteres ordentliches Mitglied der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH bestellt worden und verantwortet dort entsprechend den Geschäftsbereich Truck & Bus.

Mit der Verschmelzung ist die Volkswagen Leasing GmbH jetzt in der Lage, den Kunden vom Kleinwagen bis hin zum Schwerlast-LKW Mobilität aus einer Hand anzubieten. Für die MAN Financial Services verlief das Geschäftsjahr 2020 trotz Corona positiv. Die Anzahl der Neuverträge ging im Vergleich zum Vorjahr zurück, aber die Kooperation mit der Marke MAN konnte auf hohem Niveau weiter ausgebaut werden. Nachdem Anfang 2020 bereits die automatische Kreditentscheidung für große Teile des Geschäfts in Betrieb gegangen war, folgte im Herbst die Vertragsübermittlung. Mit einem neuen Dokumenten- und Workflowmanagement werden Vertragsunterlagen jetzt online vom Verkaufsbüro direkt in das Vertragssystem übertragen und diverse Arbeiten werden automatisiert durchgeführt.

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. Im Jahr 2020 wurde das umfangreiche Miet-Portfolio durch den Start des Pkw-Abo-Modells VW FS | Auto Abo erweitert, eines Zukunftsprodukts in Zusammenarbeit mit Volkswagen Financial Services. Zudem wurde der Grundstein für eine engere Kooperation mit MAN Truck & Bus Deutschland gelegt: Ab Januar 2021 startet die gemeinsame Vermarktung unter dem Namen MAN Rental. Lkw-Vermietlösungen werden dabei als gleichwertiges Produkt neben Kauf und Leasing in das Portfolio der MAN integriert und durch diese aktiv vertrieben. Des Weiteren ergab sich durch zwei Personalien eine stärkere Verzahnung zwischen den Gesellschaften im Markt Deutschland: Gerhard Künne ist seit Mitte des Jahres neuer Vorsitzender der Geschäftsführung (CEO) und Jens Legenbauer, Sprecher der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH, wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden berufen.

Über das Programm „Blaue Flotte“ unterstützt die Volkswagen Leasing GmbH aktiv den Markthochlauf von Elektromobilität. Kern der Initiative ist die Investition in klimarelevante Moorschutzprojekte des NABU (Naturschutzbund Deutschland e.V.), entsprechend der Nutzung von E-Fahrzeugen während der Leasingdauer, um idealerweise einen positiven Saldo von CO₂-Emissionen während der Vertragslaufzeit der Fahrzeuge zu erreichen. Jedes Battery Electric Vehicle (BEV)-Konzernfahrzeug, das seit dem 1. Januar 2020 über die Volkswagen Leasing GmbH an Groß-/Flottenkunden (inkl. Sonderabnehmer und Behörden) ausgeliefert wurde, ist Teil der Blauen Flotte (blauflotte.vwfs.de). Darüber hinaus bündelt die Initiative Blaue Flotte alle Angebote der Volkswagen Financial Services rund um Elektromobilität, zum Beispiel die Erstberatung und Potenzialanalyse des Firmenstandorts für Elektromobilität

oder integrierte Ladelösungen wie zum Beispiel die Charge&Fuel Card.

Die Schwestergesellschaft der Volkswagen Leasing GmbH, die Mobility Trader GmbH (heycar Deutschland), hat sich mit ihrer Gebrauchtwagenplattform www.heycar.de im vergangenen Jahr kontinuierlich weiterentwickelt. Aktuell mehr als 300.000 Fahrzeuge an ca. 3.200 angeschlossenen Händlerstandorten sind online zu finden. Damit ist bereits der größte Teil des geschätzten Gesamtpotenzials an garantiefähigen Gebrauchtfahrzeugen (max. 150.000 km Laufleistung und Fahrzeugalter max. acht Jahre) im Markt Deutschland für heycar Deutschland erreicht. Mit der Erweiterung der Finanzdienstleistungsprodukte um Leasingangebote und der Möglichkeit, Fahrzeuge online zu kaufen und zu finanzieren, wurde ein weiterer innovativer Meilenstein bei der Verschmelzung von Finanzdienstleistungen und Kundenwünschen erreicht. Auch per Leasing werden in Kürze Fahrzeuge online erwerbbar sein. Die gesamtheitlich positive Entwicklung der Gebrauchtwagenplattform www.heycar.de wird ergänzend an der kontinuierlich steigenden Anzahl vorqualifizierter Kundenanfragen und einem sich daraus ableitenden höheren Vertragsvolumen deutlich.

Das im Geschäftsjahr 2017 gestartete weltweite und gesellschaftsübergreifende Effizienzprogramm mit dem Namen Operational Excellence (OPEX) gewinnt durch die aktuelle Situation (Covid-19-Pandemie) noch mehr an Bedeutung.

OPEX ist darauf ausgerichtet, zusätzlich zu den bisherigen Planungen 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.

Der Ausbau des Multibrand-Geschäfts und damit die Weiterentwicklung der Volkswagen Leasing GmbH hin zu einer Multibrand-Captive verläuft plangemäß. Die Volkswagen Leasing GmbH erweitert hiermit ihre Produkt- und Dienstleistungsangebote über die Volkswagen Konzernmarken hinaus, legt aber gleichzeitig weiterhin den Fokus auf die Verantwortung als Mobilitätsdienstleister des Konzerns. Die Reaktionen unserer Kunden auf die Fähigkeit, das gesamte Markenspektrum inklusive der Marken außerhalb des Volkswagen Konzerns wettbewerbsfähig anbieten zu können, ist weiterhin sehr positiv. Der Vertragsbestand Multibrand konnte im Berichtszeitraum signifikant gesteigert werden und beträgt mittlerweile 33.204 (per 31. Dezember 2020). Diese Entwicklung unterstreicht die Rolle der Volkswagen Leasing GmbH als führender Mobilitätsdienstleister für alle Marktsegmente. Zusätzliche prozessuale und systemseitige Verbesserungen sind geplant, um die Effektivität und Effizienz der Multibrand-Aktivitäten weiter zu erhöhen.

Integrität ist ein Thema, das alle Mitarbeiter gleichermaßen betrifft. Jeder hat die Verantwortung, hinzuschauen und Sachverhalte anzusprechen, die nicht integer sind. Integrität bedeutet in diesem Zusammenhang, aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun und sich gemäß den Konzerngrundsätzen und ethischen Prinzipien regelkonform zu verhalten – auch bei ökonomischem oder sozialem Druck. Hier setzt das Programm Together4Integrity (T4I) an, an dem 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 auch in der Volkswagen Leasing GmbH zahlreiche Initiativen und Veranstaltungen zu dem Thema. Insbesondere wurden die Führungskräfte für Integrität sensibilisiert und trugen das Thema weiter in ihre Teams. Insgesamt liefert das T4I-Programm einen wichtigen Beitrag zur Risikokultur der Volkswagen Leasing GmbH.

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 2020 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2020 wurde im Markt Deutschland ein leicht höheres 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 251,9 Mio. € sehr deutlich über dem Vorjahreswert von 140,4 Mio. €. 24,0 Mio. € davon wurden von der per 1. Januar 2020 rückwirkend auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzenen MAN Financial Services GmbH erwirtschaftet.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie und der damit verbundenen Einschränkungen lagen die Konzernauslieferungen anders als prognostiziert sehr deutlich unter dem Vorjahreswert. In der Folge liegt der Zugang an Leasingverträgen deutlich unter dem Vorjahresniveau und damit unterhalb des prognostizierten Werts. Der Leasingbestand konnte dagegen, wie angenommen, leicht ausgebaut werden. Die Penetration bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland konnte deutlich gesteigert werden und liegt damit über der Prognose.

In Italien konnten die Vertragszugänge gegenüber der Prognose sehr deutlich gesteigert werden. Die positive Entwicklung wirkt sich dementsprechend auch auf den Vertragsbestand aus, der gegenüber der Prognose ebenfalls sehr deutlich angestiegen ist. Aufgrund einer Verschlechterung der Restwert Risiken bei gleichzeitig gestiegenem Portfolio liegt das Operative Ergebnis nach IFRS wie prognostiziert mit

11,9 Mio. € sehr deutlich unter dem Vorjahreswert in Höhe von 25,3 Mio. €. Trotz eines Rückgangs des Absatzes (Auslieferungen an Kunden) konnte die Penetrationsrate aufgrund der erfreulich positiven Entwicklung des Leasingneugeschäfts gegenüber dem prognostizierten Wert leicht gesteigert werden.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende 2019 wurden in Wuhan in der chinesischen Provinz Hubei 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. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im zweiten Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des dritten und insbesondere im Verlauf des vierten Quartals 2020 war außerhalb Chinas weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, sodass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

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.

WELTWIRTSCHAFT

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von – 4,0 (2,6) %. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert des Vorjahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums davon abhängig, inwieweit die Covid-19-

Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zunahmen. Im weltweiten Durchschnitt stiegen die Verbraucherpreise langsamer an als im Jahr 2019, der globale Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

Europa

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2020 mit – 7,2 (1,3) % insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei nahezu allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, unter anderem durch Grenzschließungen und physische Distanzierung, welche in einigen Staaten sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgenswer belasteten. Zwischenzeitlich nahmen die Regierungen vieler Länder dieser Region die Einschränkungen zum Teil wieder zurück, was zu einer schrittweisen wirtschaftlichen Erholung führte. Aufgrund der in vielen Ländern im weiteren Jahresverlauf wieder steigenden Fallzahlen wurden einige dieser Maßnahmen erneut verschärft oder zumindest weiterhin aufrechterhalten. Für Unsicherheit sorgten im Geschäftsjahr 2020 darüber hinaus der ungewisse Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und die damit verbundenen Fragen nach der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verringerte sich das reale absolute BIP im Jahr 2020 mit – 3,7 (2,5) % deutlich. Dabei sank die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um – 3,4 (2,9) % und in Osteuropa um – 4,0 (2,0) %.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit – 5,3 (0,6) % eine deutlich negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf des Jahres eine Vielzahl von Betrieben pandemiebedingt in Kurzarbeit gegangen. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich sowie der von der Regierung beschlossenen Hilfsmaßnahmen verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen im Jahresverlauf zwar, erreichte aber nur vereinzelt das jeweilige Niveau der Vorjahre.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2020 insbesondere in den ersten drei Monaten auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen

ren war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar. Im dritten und vierten Quartal erholten sich die Märkte für automobiler Finanzdienstleistungen teilweise.

Der europäische Pkw-Markt war vor allem im zweiten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie geprägt, was im Berichtszeitraum insgesamt zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage im Automobilgeschäft geführt hat. In diesem anspruchsvollen Marktumfeld konnte der Anteil von Leasing- und Finanzierungsverträgen am Fahrzeugabsatz in den europäischen Märkten weiter ausgebaut werden, auch wenn die absoluten Zahlen der abgeschlossenen Verträge hinter dem Vorjahresergebnis zurückblieben.

In Deutschland führten die Herausforderungen der Covid-19-Pandemie dazu, dass die Zugänge an kreditfinanzierten und geleasten Neufahrzeugen im Jahr 2020 unter den Werten des Vorjahres lagen. Im Leasinggeschäft mit Einzelkunden setzte sich die in 2019 begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fort.

Auch im Nutzfahrzeugbereich führte die Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 zu erheblichen Rückgängen bei der Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. In der Folge waren in Europa in gleichem Maße gesunkene Leasing- und Finanzierungsverträge zu verzeichnen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2020 fiel das globale Pkw-Marktvolumen mit 67,7 Mio. Einheiten aufgrund der Covid-19-Pandemie signifikant unter das Niveau des Vorjahres (– 15,2 %). Dies war auf Jahresbasis der dritte Rückgang in Folge. Von diesem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa, Südamerika und Afrika. Während in Asien-Pazifik sowie Nahost der prozentuale Rückgang im Vergleich dazu geringer ausfiel.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr signifikant unter 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 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 10,9 Mio. Fahrzeugen um – 24,5 % das Vorjahresniveau erheblich. Die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 waren bereits ab dem letzten Drittel des ersten Quartals in allen Ländern der Region spürbar. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals kam es in den folgenden Monaten zu einer Erholung, bei der zum Ende des dritten Quartals sogar der Vorjahreswert erreicht wurde. Im vierten Quartal 2020 kam es zu einer Seitwärtsbewegung des Marktes, bei der das Vorjahresniveau spürbar verfehlt wurde. In den größten Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen mit ähnlichen Ausprägungen rückläufig und lagen am Jahresende im Minus: Frankreich (– 25,4%), Italien (– 27,9%), Großbritannien (– 29,4%) und Spanien (– 32,1%).

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen fiel in Westeuropa im Wesentlichen pandemiebedingt signifikant unter den Wert des Vorjahres.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2020 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,9 Mio. Einheiten (–19,1 %) das hohe Niveau des Vorjahres signifikant. Verstärkt durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen negativen Auswirkungen fiel die Pkw-Nachfrage trotz einer temporären Mehrwertsteuersenkung sowie höherer Kaufprämien für Elektrofahrzeuge auf das geringste Niveau seit der deutschen Wiedervereinigung.

Aufgrund der pandemiebedingten Zwangspausen und der Nachfrageschwäche wichtiger Auslandsmärkte blieben die Inlandsproduktion und der Export im Berichtszeitraum erneut hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück: Die Pkw-Produktion reduzierte sich um – 24,6 % auf 3,5 Mio. Fahrzeuge, insbesondere wegen der um – 24,1 % auf 2,6 Mio. Einheiten gesunkenen Pkw-Ausfuhren.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland war im Berichtsjahr deutlich geringer als 2019.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2020 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 erheblich rückläufig gegenüber dem Vorjahr: 460 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (– 20,1 %). Trotz anhaltender Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie war im zweiten Halbjahr 2020 auf fast allen für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten eine Erholung gegenüber dem ersten Halbjahr zu verzeichnen.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit insgesamt 273 Tsd. Fahrzeugen um – 27,4 % stark unter dem Vorjahresniveau. In Deutsch-

land, dem größten Markt in dieser Region, wurde das Vorjahresniveau erheblich unterschritten. Der bereits erwartete Marktrückgang für 2020 wurde durch die Covid-19-Pandemie insbesondere im zweiten Quartal verstärkt.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen pandemiebedingt stark unter dem Vorjahresniveau. Zu dieser Entwicklung trugen alle wesentlichen Märkte innerhalb der EU27+3 bei, insbesondere der Reisebusmarkt kam nahezu zum Erliegen.

ERTRAGSLAGE

Rückwirkend zum 1. Januar 2020 wurde die Filiale der Volkswagen Leasing GmbH in Warschau abgespalten. Ebenfalls zum 1. Januar 2020 wurde die MAN Financial Services GmbH auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen. Diese Transaktionen haben die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr beeinflusst.

Die Leasingerträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 0,9 Mrd. € auf 20,7 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge resultiert insbesondere aus laufenden Leasingraten (6,9 Mrd. €), die gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Mrd. € zugenommen haben, sowie aus dem übrigen Leasinggeschäft (0,7 Mrd. €), das um 0,4 Mrd. € angestiegen ist. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatz-erhöhend auswirken.

Gegenüber dem Vorjahr verringerten sich die Leasingaufwendungen um 0,1 Mrd. € auf 11,2 Mrd. €. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst. Der coronabedingte Lockdown führte zu zwischenzeitlich geringerer Mobilität der Kunden und infolgedessen einem Rückgang der Aufwendungen für Wartungs- und Dienstleistungsverträge, die gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mrd. € gesunken sind.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen sind – vor allem bedingt durch höhere IT-Aufwendungen sowie weiterbelastete Verwaltungskosten – um 6 Mio. € auf 578 Mio. € (Vorjahr: 572 Mio. €) gestiegen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 7,9 Mrd. € (Vorjahr: 7,0 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €).

Wachstumsbedingt höherer Refinanzierungsbedarf und temporär höhere Risikoaufschläge (Spreads) im Wesentlichen verursacht durch die Unsicherheiten in den Geld- und Kapitalmärkten aufgrund der Covid-19-Pandemie haben zu einem Anstieg der Zinsaufwendungen geführt. Das negative Zinsergebnis liegt in der Folge mit 482 Mio. € um 46 Mio. € unter dem Vorjahreswert in Höhe von 436 Mio. €.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft sind gegenüber dem Vorjahr um 24 Mio. € angestiegen und betragen per 31. Dezember 2020 476 Mio. € (Vorjahr: 452 Mio. €).

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft reduzierten sich auf 257 Mio. € (Vorjahr: 271 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge liegen mit 300 Mio. € um 45 Mio. € über dem Vorjahreswert von 255 Mio. €.

Insbesondere der Wegfall von Aufwendungen aus Währungsumrechnungen nach Abspaltung der Filiale in Polen hat dazu geführt, dass sich der sonstige betriebliche Aufwand im Berichtsjahr um 35 Mio. € auf 28 Mio. € reduziert hat.

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 -95,5 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert in Höhe von -189,0 Mio. €.

Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland liegt mit 251,9 Mio. € ebenfalls deutlich über dem Vorjahresergebnis in Höhe von 140,4 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahresergebnis wurde neben dem weiterhin wachsenden Geschäft in 2020 insbesondere durch Auflösungen von Vorsorgen für Abrechnungs- und andere Vertragsrisiken positiv beeinflusst. Ferner hat die per 1. Januar 2020 auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzene MAN Financial Services GmbH 24,0 Mio. € zu diesem Ergebnis beigesteuert.

Aufgrund einer deutlichen Verschlechterung der Restwert Risiken bei gleichzeitig gestiegenem Portfolio liegt das Operative Ergebnis nach IFRS der Filiale Italien mit 11,9 Mio. € signifikant unter dem Vorjahreswert in Höhe von 25,3 Mio. €.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Rückwirkend zum 1. Januar 2020 wurde die Filiale der Volkswagen Leasing GmbH in Warschau abgespalten. Ebenfalls zum 01.01.2020 wurde die MAN Financial Services GmbH auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen. Diese Transaktionen haben die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr beeinflusst.

Die Bilanzsumme ist um 4,0 Mrd. € auf 43,1 Mrd. € angestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 36,0 Mrd. € ca. 83,5 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind gegenüber dem Vorjahr geringfügig zurückgegangen und belaufen sich auf 20,6 Mrd. € (Vorjahr: 20,7 Mrd. €). Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 43,3 Mrd. € auf 48,8 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf

36,0 Mrd. € (Vorjahr: 32,0 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 4,0 Mrd. € bzw. 12,5 %.

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

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.674.000 auf ca. 1.721.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 72.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 59.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus

Neuzugängen von ca. 702.000 Stück, denen ca. 555.000 Abgänge gegenüberstanden. Die Verschmelzung der MAN Financial Services GmbH sowie die Abspaltung der Filiale in Warschau per 1. Januar 2020 haben den Bestand um 100.000 reduziert.

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

ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD.)

2020		2019		2018		2017		2016	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
702	1.721	769	1.674	618	1.487	615	1.386	590	1.281

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 19,7 Mrd. € (Vorjahr: 15,0 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 13,4 Mrd. € (Vorjahr: 14,8 Mrd. €) zu sehen.

EIGENKAPITAL

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € blieb im Geschäftsjahr 2020 unverändert.

Das Eigenkapital der Volkswagen Leasing GmbH beträgt 270,7 Mio. €. Bezogen auf die Bilanzsumme von 43,1 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 sowie Kreditlinien externer Banken und der Volkswagen AG. Unerwartete Schwankungen der Liquidität werden durch die Volkswagen Financial Services AG aufgefangen.

Der Bereich Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements Liquiditätsablaufbilanzen, 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 2020 eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 500 Mio. € begeben.

Die Volkswagen Leasing GmbH war auch mit ihrem ABS-Programm am deutschen Markt aktiv. Deutsche Leasingforderungen wurden im März 2020 im Rahmen der „Volkswagen Car Lease 30“ (VCL 30) und im November 2020 im Rahmen der VCL 31 verbrieft. Die Transaktionen hatten ein Volumen von 1,0 Mrd. € und 1,1 Mrd. €.

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

Chancen- und Risikobericht

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

RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt 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 deutlich 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 gesteuert. 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 2020 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 ist es geeignet, die den Unternehmensbestand gefährdenden Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen, um angemessene Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Die Angemessenheit des Risikomanagementsystems wird durch entsprechende Verfahren sichergestellt. Zum einen erfolgt eine laufende Überwachung durch das Risikomanagement der Volkswagen Leasing GmbH. Zum anderen werden die einzelnen Elemente des Systems regelmäßig risikoorientiert durch die Interne Revision und im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch externe Wirtschaftsprüfer überprüft.

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 sowie für das Truck & Bus-Geschäft in Deutschland am Standort München. Das Risikomanagement am Standort Braunschweig übernimmt sowohl eine Leitplanckenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements als auch die Aufgaben des lokalen Risikomanagements für den Markt Deutschland exklusive 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 Risikomanagement in Deutschland 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 Gesamtrisikostrategie 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 Risikostrategie implementiert. Die übergeordnete Strategie ROUTE2025 dokumentiert das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich

wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die strategischen Handlungsfelder zur Erreichung der entsprechenden Ziele.

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 Teilrisikostrategien abgebildet und im Planungsroundprozess operationalisiert.

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 auf der Datenbasis per 30. Juni 2020 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 wurde von 90 % auf 95 % erhöht. Aufgrund dieser Änderung haben sich die Risikowerte der einzelnen Risikoarten im Vergleich zum Vorjahr zusätzlich erhöht.

Darüber hinaus 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.

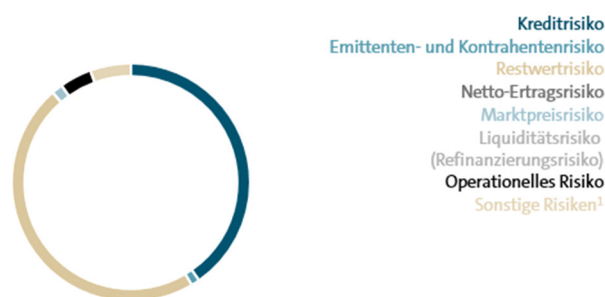
Die Einrichtung des Risikolimitierungssystems als Kernelement der Kapitalallokation begrenzt das Risiko auf unterschiedlichen Ebenen und stellt damit die ökonomische Risikotragfähigkeit der Volkswagen Leasing GmbH sicher. Ausgehend von den verfügbaren Eigenkapital- und Ergebnisbestandteilen wird unter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

In einem zweiten Schritt werden die Risikoartenlimite für das Kreditrisiko aus Kundengeschäft, das Restwertrisiko sowie das Operationelle Risiko auf Filialebene aufgeteilt.

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

VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben per 31.12.2020



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

Per 31. Dezember 2020 betrug das ökonomische Gesamtrisiko der Volkswagen Leasing GmbH 1.733 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

Risikoarten	31.12.2020		31.12.2019	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Kreditrisiko	699	40	478	38
Emittenten- und Kontrahentenrisiko	20	1	2	0
Restwertrisiko	817	47	489	38
Netto-Ertragsrisiko	0	0	150	12
Marktpreisrisiko	26	2	18	1
Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko)	0	0	0	0
Operationelles Risiko	75	4	70	6
Sonstige Risiken ¹	96	6	63	5
Gesamt	1.733	100	1.270	100

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

Per 31. Dezember 2020 betrug das Risikodeckungspotenzial 3,7 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 47 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß MaRisk belief sich im Zeitraum 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 auf 55 %.

Neben der Ermittlung der Risikotragfähigkeit in einem Normalszenario 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. Im Zuge der Corona-Pandemie wurde zusätzlich ein ad-hoc-Stresstest ermittelt, welcher vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklungen fortlaufend überwacht wird.

Auf Basis der Risikotragfähigkeitsberechnungen und der Stresstests waren in den erwarteten Szenarien alle wesentlichen Risiken, welche die Vermögens-, Ertrags- oder Liquiditätsslage 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 herstelleregebundener Finanzdienstleister im Automobilbereich (Captive). Durch das Geschäftsmodell der Fokussierung auf die Absatzförderung der verschiedenen Marken des Volkswagen Konzerns ergeben sich Risikokonzentrationen, die in unterschiedlichen Ausprägungen auftreten können.

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

- > an nur wenige Leasingnehmer/Verträge (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)

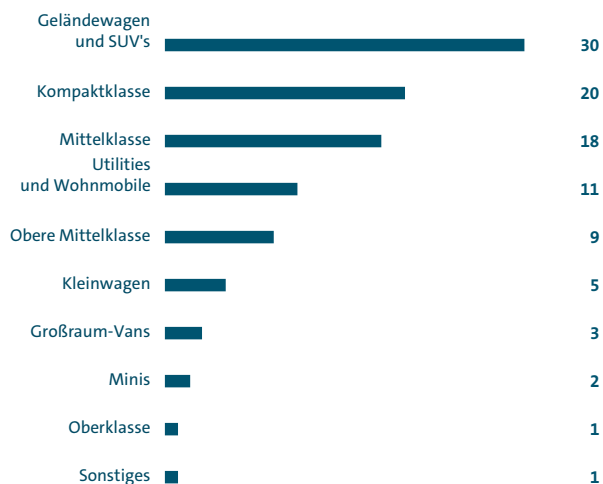
- > wenn sich ein Großteil der risikobehafteten Restwerte auf wenige Automobilsegmente und Automobilmodelle beschränkt (Restwertkonzentrationen) oder
- > wenn die Erträge der Volkswagen Leasing GmbH nur aus wenigen Ertragsquellen erwirtschaftet werden (Ertragskonzentrationen).

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 2020

Angaben in %



Da infolge des Geschäftsmodells einer Captive das Fahrzeug der dominierende Sicherheitgegenstand 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 Volkswagen Leasing GmbH ohne Truck & Bus Ge-

schäft) 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. 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 derzeitige prozentuale Verteilung des Gesamtrisikos auf die einzelnen Risikoarten analysiert und dargestellt. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für den institutsweiten Stress-Test, 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 Lea-

singnehmern. 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 Eigenkapitalvorschriften 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 risikoadäquate 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 gesichert 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 Genehmi-

gungslimite der Volkswagen Leasing GmbH, welche individuell festgesetzt werden.

Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2020 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. Das Kreditrisiko der Volkswagen Leasing GmbH hat sich trotz der Pandemie nur moderat erhöht. Effekte aus der Covid-19-Pandemie wurden durch konzerninterne wie auch gesetzliche Stützungsmaßnahmen mitigiert.

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (im Sinne des nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich per 31. Dezember 2020 auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte für PD: 3,2 % (Vorjahresendwert: 3,1 %) und LGD: 33,6 % (Vorjahresendwert: 34,7 %); das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 36,4 Mrd. € (Vorjahresendwert: 33,3 Mrd. €).

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwertrisiken erfolgt über den EL und UL. Der EL ergibt sich aus der Differenz zwischen dem aktuellen, zum Bewertungsstichtag erwarteten Verwertungserlös 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 mithilfe der Quantilfunktion 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 Restwerttrisikoomittlung 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 Risikoparameter 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 ein kontinuierlicher Vertragszuwachs zu beobachten, der durch die Wachstumsstrategien wie die Ausweitung des Flottengeschäfts begünstigt wurde. Infolge von auslaufenden Verträgen mit einem hohen Risiko aus dem deutschen Portfolio sowie durch Anpassungen der Restwerte im Neugeschäft sind die Risiken pro Fahrzeug im Verhältnis zum vertraglichen Restwert pro Fahrzeug im Jahresvergleich trotz der Pandemie stabil geblieben.

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 monatlichen Überwachung mit

dem VaR-Verfahren auf Basis einer 40-tägigen Haltedauer und mit einem Konfidenzniveau von 99 % ermittelt. Das Modell basiert auf einer historischen Simulation und berechnet potenzielle Verluste unter Berücksichtigung von 1.000 historischen Marktschwankungen (Volatilitäten). Negative Zinsen können ebenfalls in der historischen Simulation verarbeitet werden und fließen in die Risikobewertung ein.

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

Zur Berechnung der Zinsänderungsrisiken werden vorzeitige Vertragsabrechnungen über Ablauktionen 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 abgelaufenen Jahr insgesamt stabil entwickelt. Das quantifizierte Risiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

Liquiditätsrisiko

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

Unter Liquiditätsrisiko wird das Risiko verstanden, fällige Zahlungsverpflichtungen nicht vollständig oder zeitgerecht zu erfüllen, – im Falle einer Liquiditätskrise – Refinanzierungsmittel nur zu erhöhten Marktsätzen beschaffen oder Aktiva nur mit Abschlägen zu den Marktpreisen veräußern zu kön-

nen. Resultierend hieraus wird zwischen Zahlungsunfähigkeitsrisiko (Dispositives Liquiditätsrisiko inklusive Abruf- und Terminrisiko), Refinanzierungsrisiko (Strukturelles Liquiditätsrisiko) und Marktliquiditätsrisiko unterschieden. Oberstes Ziel des Liquiditätsmanagements der Volkswagen Leasing GmbH ist die Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit.

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

Aus Sicht der Zahlungsunfähigkeit schlug in den Berichtsmonaten Januar, Juli und August der Frühwarnindikator an. Als Folge wurden diverse Maßnahmen zur Steigerung des Refinanzierungspotenzials ergriffen und der jeweils prognostizierte Liquiditätsengpass beseitigt.

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 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.

Mit der Umstellung der Risikotragfähigkeit auf den ökonomischen Ansatz fließt anstelle des Brutto-Ertragsrisikos das Netto-Ertragsrisiko in die Risikotragfähigkeitsrechnung ein. Dazu 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.

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 Assessments 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 vollständiger 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 trotz der Pandemie im Geschäftsjahr 2020 stabil geblieben.

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 Maßnahmen; insbesondere durch das stetige Werben für die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns (Code of Conduct), die risikoorientierte Sensibilisierung der Beschäftigten (zum Beispiel „Tone-from-the-Top“, Präsenzschulungen, 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 Integrity 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.

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 (Kunden-

stamm, 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.

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. In der Folge haben sich die Risikowerte für Restwert- und Kreditrisiken pandemiebedingt im Jahresvergleich stabil entwickelt bzw. nur moderat erhöht. Die Risikotragfähigkeit war im Jahr 2020 jederzeit gegeben. Die Geschäftskontinuität wird nicht als gefährdet angesehen.

Personalbericht

Modernisierung des HR-Bereichs – der Kunde im Fokus.

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 2020 arbeiteten 1.017 Mitarbeiter (Vorjahr: 798) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland. Die Erhöhung der Mitarbeiteranzahl im Vergleich zum Vorjahr resultiert größtenteils aus der Übernahme von Mitarbeitern der MAN Financial Services GmbH im Zuge der Verschmelzung der MAN Financial Services GmbH auf die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2020 63 Mitarbeiter (Vorjahr: 63) beschäftigt. In Relation zu Restrukturierungen der Volkswagen Financial Services Gruppe im Jahr 2020 wurden die Mitarbeiter der Volkswagen Leasing-Filiale in Polen von einer Volkswagen Financial Services Gesellschaft in Polen übernommen.

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 grundsätzlich umstrukturiert. Bisher war die Personalarbeit stark von administrativen Aufgaben geprägt. Zukünftig wird viel stärker eine proaktive Beeinflussung der Unternehmensstrategie aus der HR-Perspektive heraus erwartet. Es bedarf eines innovativen Partners, der Impulse zur strategischen Weiterentwicklung von Themen setzt. Gleichzeitig liegt der Fokus auf der Betreuung von Mitarbeitern und der Beratung von Führungskräften. Eine weitere Anforderung der Zukunft ist die Bereitstellung von Beratungsexpertise anstelle einer administrativen Dienstleistung.

Der HR-Bereich hat sich klar an den Kundenbedürfnissen ausgerichtet und sich im Rahmen eines Business-Partner-Modells aufgestellt. Die strategische Beratung der Führungskräfte zu HR-Themen übernimmt die Kundenfunktion, während das neue Mitarbeiterservicecenter alle mitarbeiterbezogenen Anliegen betreut. Die beiden Funktionen werden durch eine breite Fachexpertise in weiteren Strukturbausteinen unterstützt, sodass Themen ganzheitlich und nachhaltig begleitet werden können. So sollen sämtliche Kunden effektiv

und effizient unterstützt und Zukunftsthemen des Unternehmensadressatengerecht durch HR begleitet werden.

Darüber hinaus standen die Bewältigung der Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen neuen Anforderungen an Führung sowie Arbeiten im Homeoffice im Mittelpunkt der Personalarbeit.

Der überwiegende Teil der Mitarbeiter arbeitet aufgrund der Pandemie von zu Hause aus. Dafür wurden in kürzester Zeit Prozesse umgestellt sowie die technischen Voraussetzungen geschaffen. Mitarbeiter wurden mit Laptops ausgestattet und erforderliche Zugriffe eingerichtet. In diesem Zusammenhang sind eine Vielzahl von Initiativen zur Digitalisierung der HR-Produkte und -Prozesse umgesetzt worden. So werden beispielsweise Seminare und verpflichtende Schulungen online angeboten und Veranstaltungen per Skype durchgeführt. Auch Vorstellungsgespräche sowie Mitarbeitergespräche wurden auf den Remotebetrieb umgestellt. Zusätzlich wurden unter Einbindung von Gesundheits- und Arbeitsschutz Arbeitsplatzabnahmen durchgeführt und Hygienekonzepte implementiert. Darüber soll sichergestellt werden, dass die Mitarbeiter, die ihre Tätigkeiten nur am Campus ausüben können, bestmöglich geschützt sind. Erforderliche Maßnahmen werden unter Einbindung der entsprechenden Experten regelmäßig im Krisenstab besprochen, beschlossen und anschließend kommuniziert. Um Mitarbeiter und Führungskräfte kurzfristig und umfassend zu informieren, wurden in 2020 insgesamt 55 Personaltelegramme an die komplette Belegschaft und 44 Sonderinformationen an Führungskräfte per Mail verschickt.

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 2019 konnte die Volkswagen Financial Services AG im Wettbewerb „Bester Arbeitgeber in Niedersachsen-Bremen 2019“ sowie im Wettbewerb „Bester Arbeitgeber in Deutschland 2019“ in der entsprechenden Kategorie nach Unternehmensgröße jeweils den 1. Platz erreichen. Im innereuropäischen Vergleich konnte ebenfalls mit dem 11. Platz in den TOP25 der europäischen Arbeitgeber eine Verbesserung der Platzierung (Platz 12 in 2016) erreicht werden. Grundlage

dieses Ergebnisses waren die jeweiligen Länderplatzierungen, beispielsweise in Norwegen mit Platz 6 oder in Spanien mit Platz 28. In 2020 wurde erneut am Wettbewerb teilgenommen, die Platzierungen sowohl in Deutschland als auch in den europäischen und internationalen Wettbewerben werden im Lauf des Jahres 2021 erwartet.

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, konnte inzwischen in 22 Ländern eingeführt werden.

Personalentwicklung

Im Rahmen der Neuausrichtung wurden sämtliche Personalentwicklungs- und Qualifizierungsthemen strategisch neu aufgesetzt und entlang des Business-Partner-Modells in zwei Einheiten (Leadership, Kultur und Change sowie Skill- und Kompetenzmanagement) verortet.

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. Der Qualifizierungsbedarf der Fachbereiche wird regelmäßig ermittelt, sodass auf dieser Basis ein zukunftsorientierter Ausbau der Qualifizierungsmaßnahmen erfolgen kann.

Die Bedeutung von Kenntnissen und Erfahrungen im Bereich der Digitalisierung wächst stetig. Um die Mitarbeiter fit für die sich verändernden Jobanforderungen zu machen, wurde ein Angebot zwischen HR und dem Digitalen Programm entwickelt, das sich an alle Mitarbeiter richtet, die sich im Umfeld der Digitalisierung weiterentwickeln wollen. In 2020 wurden erstmalig Studiengänge und mehrmonatige Kurse für die Digitalisierung angeboten und 20 Studienplätze 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 und buchbar gemacht.

Prognosebericht

Das Wachstum der Weltwirtschaft wird sich 2021 voraussichtlich insgesamt erholen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Mit seiner Markenvielfalt, seiner breiten Produktpalette und seinen Technologien und Dienstleistungen sehen wir den Volkswagen Konzern 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 zugrunde liegenden Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Den Planungen der Volkswagen Leasing GmbH liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach genügen, um etwa das Niveau vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sieht die Geschäftsführung 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. Es wird daher davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Die Gesellschaft rechnet außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen wird.

Europa

In Westeuropa wird erwartet, dass das Wirtschaftswachstum nach dem Rückgang im abgelaufenen Geschäftsjahr in 2021 moderat steigt. Große Herausforderungen stellen grundsätz-

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

Deutschland

Die Gesellschaft erwartet, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2021 mit einer vergleichsweise robusten Rate wachsen wird, aber das Niveau aus der Zeit vor der Covid-19-Pandemie noch nicht erreicht. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2021 voraussichtlich etwas verschlechtern – unter anderem abhängig von einer verzögerten Zunahme von Unternehmensinsolvenzen, die aus der pandemiebedingt ausgesetzten Antragspflicht resultieren.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, 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 Dienstleistungsmodulare 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 Leasinggeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird. Auch in den Jahren 2022 bis 2025 wird sich dieser Trend unserer Einschätzung nach fortsetzen.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge wird in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten gesehen. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwartet die Volkswagen Leasing GmbH 2021 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen. Für die Jahre 2022 bis 2025 rechnet die Gesellschaft weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt wird für 2021 – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – mit einer moderat steigenden Nachfrage gerechnet. Für die Jahre 2022 bis 2025 geht die Gesellschaft von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

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

Europa

In Westeuropa rechnet die Volkswagen Leasing GmbH für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Gleichzeitig dürften mögliche Folgewirkungen der Pandemie sowie die ungewissen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der EU jedoch zu anhaltender Verunsicherung der Konsumenten beitragen und die Nachfrage dämpfen. In Italien, Spanien und Frankreich rechnet die Gesellschaft trotzdem

damit, dass die Märkte voraussichtlich signifikant über dem Niveau des Berichtsjahres liegen werden.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen geht die Volkswagen Leasing GmbH in Westeuropa für das Jahr 2021 trotz möglicher Folgewirkungen der Pandemie sowie der ungewissen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der EU von einer Nachfrage spürbar über dem Vorjahresniveau aus. In Italien, Frankreich, Spanien und Großbritannien wird mit einem moderaten bis signifikanten Anstieg gerechnet.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt wird für 2021 davon ausgegangen, dass die Nachfrage moderat über dem Vorjahresniveau liegt.

Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen wird erwartet, dass die Zulassungen spürbar über denen des Vorjahres liegen werden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Volkswagen Leasing GmbH erwartet für 2021, 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 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein deutlicher Marktanstieg erwartet.

Für die Jahre 2022 bis 2025 wird im Durchschnitt mit moderaten Wachstumsraten auf den relevanten Lkw-Märkten gerechnet.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnet die Volkswagen Leasing GmbH für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 wird ein leichter Marktrückgang im Vergleich zum Vorjahr erwartet.

Für die Jahre 2022 bis 2025 wird auf den relevanten Märkten insgesamt mit einem spürbaren Anstieg der Nachfrage nach Bussen gerechnet.

ZINSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2020 und auch zu Beginn des aktuellen Geschäftsjahres besteht die Niedrigzinsphase in Europa und den USA sowie in zahlreichen weiteren Volkswirtschaften fort. Die im Frühjahr ausgebrochene Pandemie führte zu konjunkturellen Rückschlägen, auf die die Notenbanken weltweit mit weiteren Lockerungsmaßnahmen der Geldpolitik reagierten. Das Zinsniveau bewegt sich weiter auf historischen Tiefstständen. Ein Ende der Niedrigzinsphase ist derzeit nicht abzusehen.

MOBILITÄTSKONZEPTE

Gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen beeinflussen zusehends das individuelle Mobilitätsverhalten zahlreicher Menschen. Vor allem in Ballungszentren entstehen neue Herausforderungen hinsichtlich der Gestaltung eines intelligenten Mobilitätsmix aus öffentlichem Verkehr und motorisiertem sowie nichtmotorisiertem Individualverkehr. 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.

Vom 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. Ein großer Schritt hin zum Mobilitätsanbieter wurde mit dem Ausbau fahrzeugbezogener Mobilitätservices unternommen. Die Volkswagen Financial Services AG bietet ihren Kunden schon heute ein attraktives Portfolio zur Deckung des Wunsches nach Komfort und Flexibilität an. Dies erfolgt über die weltweite Ausweitung innovativer Bezahlösungen für digitale Geschäftsmodelle des Volkswagen Konzerns, die weitere Ausweitung der bargeldlosen und mobilen Abwicklung von Parkprozessen in Nordamerika und Europa und die Weiterentwicklung des Tank- und Ladekartenangebots in Europa. In diesem Kontext will die Volkswagen Financial Services AG ihren Kunden weiterhin alles aus einer Hand anbieten. 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.

Darüber hinaus ist die Volkswagen Financial Services AG zum Beispiel Partner der AUDI AG bei der Umsetzung des

e-tron Charging Service, welcher Kunden des neuen Audi e-tron den Zugang zu über 184.000 öffentlichen Ladesäulen in Europa ermöglicht.

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 wieder steigenden Absatz des Volkswagen Konzerns mit einer leicht rückläufigen, aber deutlich über vor der Corona-Zeit liegenden Penetration. Wachstum soll durch die Ausweitung des Online-Vertriebs sowie durch Produktangebote in bestehenden Märkten erreicht 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 2021 wird im Kreditrisiko eine leicht erhöhte Risikosituation aufgrund der anhaltenden Covid-19-Pandemie (zum Beispiel aufgrund ausgesetzter Insolvenzantragspflicht in Deutschland) 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.

Restwertrisiko Prognose

Aufgrund des erwarteten Geschäftswachstums gehen wir von einer Erhöhung des Gesamtrisikos aus. Die E-Mobilitäts-offensive im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung und die weitere Entwick-

lung der Covid-19-Pandemie könnten das Restwertportfolio in 2021 zusätzlich beeinflussen.

Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als relativ stabil zu erwartenden Zinsumfelds wird für das Geschäftsjahr 2021 mit einer gleichbleibenden Risikosituation gerechnet.

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 Gesellschaft geprägt. Eine Ausweitung des Operationellen Risikos wird dennoch nicht erwartet.

AUSSICHTEN FÜR 2021

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass das Weltwirtschaftswachstum 2021 über 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 2020. 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 2021 gegenüber dem Vorjahr ein deutlich geringeres Operatives Ergebnis erwartet. Der Vertragszugang wird leicht und der Vertragsbestand wird deutlich über dem Vorjahresniveau erwartet. Bei prognostiziert steigenden Fahrzeugauslieferungen wird für die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland mit gegenüber dem Vorjahr leicht sinkenden Penetrationsraten gerechnet.

Die Filiale Italien rechnet im kommenden Geschäftsjahr mit einer sehr deutlichen Erholung des Absatzes (Auslieferungen an Kunden) sowie einem deutlichen Anstieg des Leasingneugeschäfts und einer moderaten Ausweitung des Vertragsbestands bei moderat sinkender Penetration. Auch durch die Ausweitung des Dienstleistungs- und Versicherungsgeschäfts wird für 2021 gegenüber dem Vorjahr ein sehr deutlicher Anstieg des operativen Ergebnisses prognostiziert.

Braunschweig, den 10. Februar 2021

Die Geschäftsführung



Jens Legenbauer



Hendrik Eggers



Frank Czarnetzki

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf der Volkswagen Leasing GmbH. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume bezogen auf die Weltwirtschaft sowie die Finanz- und Automobilmärkte 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. Sollte es daher in den wichtigsten Absatzmärkten des Volkswagen Konzerns zu unerwarteten Nachfragerückgängen oder zu einer Stagnation kommen, wird das die

Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Das Gleiche gilt im Falle wesentlicher Veränderungen der Wechselkursverhältnisse gegenüber dem Euro oder bei Abweichungen der tatsächlichen Auswirkungen der Covid19 Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2020 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 2020

T €		31.12.2020	31.12.2019 ¹
Aktiva			
1. Forderungen an Kreditinstitute			
b) aus sonstigen Tätigkeiten			
aa) Täglich fällig	150.012		74.824
		150.012	74.824
2. Forderungen an Kunden			
a) aus Zahlungsdiensten	0		0
aa) aus Provisionen	337		500
b) aus sonstigen Tätigkeiten	5.052.460		5.345.564
		5.052.797	5.346.064
3. Leasingvermögen			
aa) aus sonstigen Tätigkeiten		36.033.215	31.960.487
4. Immaterielle Anlagewerte			
a) Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.430		3.932
b) Geleistete Anzahlungen	0		236
		2.430	4.168
5. Sachanlagen			
a) Grundstücke und Gebäude			
ab) aus sonstigen Tätigkeiten	34.458		35.783
b) Betriebs- und Geschäftsausstattung			
ab) aus sonstigen Tätigkeiten	1.267		6.492
		35.725	42.275
6. Sonstige Vermögensgegenstände			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		1.161.632	1.081.916
7. Rechnungsabgrenzungsposten			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		690.076	595.948
8. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		800	0
Summe der Aktiva		43.126.687	39.105.682

1 Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen zum 31. Dezember 2019 sind: Forderungen an Kunden 1.401,6 Mio. €, Leasingvermögen 597,0 Mio. €. Die Werte der Zweigniederlassung MAN Financial Services sind in den Vorjahreswerten nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Zweigniederlassung zum 31. Dezember 2019 sind: Forderungen an Kunden 1.139,5 Mio. €, Leasingvermögen 958,1 Mio. €.

T €		31.12.2020	31.12.2019 ¹
Passiva			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
b) aus sonstigen Tätigkeiten			
aa) Täglich fällig	141		44.705
bb) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	0		801.105
		141	845.810
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		19.710.437	15.003.562
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
a) Begebene Schuldverschreibungen	12.095.215		14.348.181
b) Geldmarktpapiere	1.257.992		484.508
		13.353.207	14.832.689
4. Sonstige Verbindlichkeiten			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		632.975	736.218
5. Rechnungsabgrenzungsposten			
b) aus sonstigen Tätigkeiten		8.279.564	6.609.248
6. Rückstellungen			
a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen			
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	1.070		955
b) Steuerrückstellungen			
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	1.682		4.886
c) Andere Rückstellungen			
bb) aus sonstigen Tätigkeiten	869.957		848.954
		872.709	854.795
7. Sonderposten mit Rücklageanteil		942	1.001
8. Fonds für allgemeine Bankrisiken		6.000	0
9. Eigenkapital			
a) Gezeichnetes Kapital	76.004		76.004
b) Kapitalrücklage	194.059		145.706
c) Bilanzgewinn	649		649
		270.712	222.359
Summe der Passiva		43.126.687	39.105.682
1. Eventualverbindlichkeiten			
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten		55.243	67.740
2. Andere Verpflichtungen			
Unwiderrufliche Leasingzusagen		3.987.648	2.969.173

1 Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen zum 31. Dezember 2019 sind: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 816,5 Mio. €, Verbindlichkeiten gegenüber Kunden 1.010,0 Mio. €, passive Abgrenzungsposten 190,3 Mio. €, Eigenkapital 5,2 Mio. €. Die Werte der Zweigniederlassung MAN Financial Services sind in den Vorjahreswerten nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Zweigniederlassung zum 31. Dezember 2019 sind: Verbindlichkeiten gegenüber Kunden 2.060,1 Mio. €, Eigenkapital 53,5 Mio. €.

Gewinn- und Verlustrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

T €			1.1. – 31.12.2020	1.1. – 31.12.2019 ¹
1.	Leasingerträge		20.679.464	19.790.020
2.	Leasingaufwendungen		11.245.631	11.337.225
			9.433.833	8.452.795
3.	Zinserträge			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten			
	aa) Kredit- und Geldmarktgeschäften	44.844		44.675
4.	Zinsaufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	526.412		480.847
	davon: Aufzinsung Rückstellungen	2.928		2.684
			-481.568	-436.172
5.	Provisionserträge			
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld	287		244
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	46.496		78.420
6.	Provisionsaufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten	696.546		719.140
			-649.763	-640.476
7.	Sonstige betriebliche Erträge			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		300.167	254.758
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	2.625		2.431
	b) aus sonstigen Tätigkeiten			
	aa) Personalaufwand			
	aaa) Löhne und Gehälter	4.051		20.746
	bbb) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung darunter: für Altersversorgung T € 22	1.366		4.512
			8.042	25.258
	bb) andere Verwaltungsaufwendungen		570.440	544.179
			578.482	571.868
10.	Abschreibungen und Wertberichtigungen			
	a) auf das Leasingvermögen			
	ab) aus sonstigen Tätigkeiten		7.868.173	6.998.381
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen			
	bb) aus sonstigen Tätigkeiten		4.216	5.186
			7.872.389	7.003.567
11.	Sonstige betriebliche Aufwendungen			
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		28.069	62.902

T€			1.1. – 31.12.2020	1.1. – 31.12.2019 ¹
	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft			
12.	b) aus sonstigen Tätigkeiten		476.137	452.415
	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft			
13.	b) aus sonstigen Tätigkeiten		256.892	270.783
14.	Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit		-95.457	-189.005
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		-2.338	-2.187
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		-93.119	-186.818
15.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		32.776	-16.172
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		-803	-187
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		33.579	-15.985
16.	Erträge aus Verlustübernahme		128.233	172.833
	a) aus Zahlungsdiensten und der Ausgabe von E-Geld		-1.535	-2.000
	b) aus sonstigen Tätigkeiten		129.768	174.833
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

¹ Die Werte der Filiale Polen sind in den Vorjahresvergleichszahlen enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Filiale Polen im Geschäftsjahr 2019 sind: Leasingergebnis 232,6 Mio. €, Abschreibungen und Wertberichtigungen 187,1 Mio. €, Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit – 28,3 Mio. €, Jahresfehlbetrag – 46,3 Mio. €. Die Werte der Zweigniederlassung MAN Financial Services sind in den Vorjahreswerten nicht enthalten. Die wesentlichen Kennziffern der Zweigniederlassung im Geschäftsjahr 2019 sind: Leasingergebnis 318,4 Mio. €, Zinsergebnis 27,3 Mio. €, Allgemeine Verwaltungsaufwendungen 30,7 Mio. €, Abschreibungen und Wertberichtigungen 281,3 Mio. €, Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit 27,9 Mio. €.

Kapitalflussrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

T€	1.1. – 31.12.2020	1.1. – 31.12.2019
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	-128.233	-172.833
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	8.120.501	7.003.567
Veränderung der Rückstellungen	17.914	13.838
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-1.670.842	-1.282.385
Zinsergebnis	481.568	436.172
Sonstige Anpassungen	-672.100	106.906
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	-75.188	-66.837
Veränderung der Forderungen an Kunden	248.668	2.983.228
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-130.045	-311.892
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-845.670	-135.135
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	4.662.275	-1.458.511
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	-1.479.482	2.654.320
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	1.621.368	798.818
Erhaltene Zinsen und Dividenden	44.844	44.675
Gezahlte Zinsen	-526.412	-480.847
Erstattete Ertragsteuern (Vorjahr: Gezahlte Ertragsteuern)	62.237	-106.905
I. Cash-flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	9.731.403	10.026.179
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	10.728.877	10.791.993
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-20.629.354	-20.724.240
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-3.759	-12.734
II. Cash-flow aus der Investitionstätigkeit	-9.904.236	-9.944.981
Einzahlung aus Ergebnisabführung an die Volkswagen Financial Services AG	172.833	-81.198
III. Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit	172.833	-81.198
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	0	0

Der Finanzmittelfonds entspricht dem Kassenbestand gemäß DRS 21.

Eigenkapitalpiegel

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage ¹	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2019 (keine Veränderungen im lfd. Jahr)	76.004	145.706	649	222.359
Veränderung	–	48.353	–	–
Stand 31. Dezember 2020	76.004	194.059	649	270.712

1 Die Veränderung der Kapitalrücklage resultiert mit 53.543 Tsd. € aus der Verschmelzung der MAN Financial Services GmbH und mit – 5.190 Tsd. € aus der Abspaltung der Filiale Polen.

Anhang

des Jahresabschlusses der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2020

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 Filiale Polen wurde in 2020 in eine eigenständige Gesellschaft in Polen abgespalten. Die Schwester-gesellschaft MAN Financial Services GmbH wurde mit Wirkung zum 01. Januar 2020 auf die Volkswagen Leasing GmbH verschmolzen.

Die Volkswagen Leasing GmbH erbringt für Gesellschaften des Konzerns der Volkswagen Financial Services AG IT-Dienstleistungen und interne Dienstleistungen. Diese werden durch eine interne Kostenver-rechnung 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 dahingehend angepasst, dass durch die Durchführung von Zahlungsdiensten die Bilanzierung nun nach der RechZahlV vorgenommen wird.

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

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 be-triebsgewöhnliche 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 immateriellen Vermögensgegenstände werden linear über drei Jahre abgeschrieben.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert angesetzt. Das Ausfallrisiko wird durch angemessene Wertberichtigungen berücksichtigt. Mietkaufverträge, welche einen Eigentumsüber-gang des Fahrzeugs von der VWL (Zweigniederlassung MAN Financial Services) auf den Kunden mit Zahlung der letzten Rate vorsehen, werden mit dem Barwert der ausstehenden Forderungen sowie ggf. unter Berücksichti-gung 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 Zweigniederlassung MAN Financial Services sowie in der Filiale Ita-lien zum Barwert angesetzt. Die Pensionsrückstellungen werden jährlich von einem unabhängigen Versiche-rungsmathematiker nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ermittelt. Der Unterschiedsbetrag gemäß § 253 Abs. 6 HGB beträgt im Geschäftsjahr für die Pensionsrückstellung T€ 800. Da nach der gebotenen Verrechnung von Pensionsverpflichtungen (TEUR 2.964) mit den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögensgegen-

ständen (Pensionsvermögen i.H.v. TEUR 3.764) ein aktivischer Überhang verbleibt, ist dieser nach § 246 Absatz 2 Satz 3 i.V.m. § 266 Absatz 2 E. HGB unter einem gesonderten Posten in der Bilanz anzusetzen. Das Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und unterliegt der Ausschüttungssperre.

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 29,97 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2020 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 Art. 67 Abs. 3 Satz 1 EGHGB vorgesehenen Wahlrechts zur Beibehaltung werden Unterschiede zwischen handelsrechtlich gebotenen und steuerrechtlich zulässigen Wertansätzen unter dem Sonderposten mit Rücklageanteil ausgewiesen.

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

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

Die Leasingertragsrealisation erfolgt, soweit die geschuldete Lieferung oder Leistung erbracht wurde und ein Anspruch auf die Gegenleistung entstanden ist. Dabei werden Erträge aus Lieferungen 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.

Die aufgeführten Vergleichszahlen zum 31. Dezember 2019 sowie die Davon-Vermerke enthalten noch die Werte der Filiale Polen, nicht aber der verschmolzenen MAN Financial Services GmbH. Diese werden, soweit wesentlich, jeweils unter der betreffenden Aufstellung angegeben.

3. Erläuterungen zur Bilanz

Die Forderungen an Kreditinstitute gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2020	31.12.2019 ¹
1. Forderungen an Kreditinstitute	150.012	74.824
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 149.070; Vorjahr: T € 74.528)		
Gesamt	150.012	74.824

¹ Zum 31. Dezember 2019 betragen die Forderungen der Filiale Polen 11,7 Mio. €, davon 11,5 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen. Die Forderungen der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen zum 31. Dezember 2019 35,6 Mio. €, davon 35,6 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2020	31.12.2019 ¹
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.305.204	1.596.289
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.737.978	3.739.572
(davon gegen die Gesellschafterin T € 1.030.352; Vorjahr: T € 1.112.918)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 209.236; Vorjahr: T € 126.654)		
3. Sonstige Forderungen	9.615	10.203
Gesamt	5.052.797	5.346.064

¹ Zum 31. Dezember 2019 betragen die Forderungen der Filiale Polen 1.401,6 Mio. €, davon 1.358,1 Mio. € noch nicht fällige Forderungen. Die Forderungen der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen zum 31. Dezember 2019 insgesamt 1.139,5 Mio. €, davon 1.009,5 Mio. € noch nicht fällige Forderungen.

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2020	31.12.2019
1. Forderungen an Kreditinstitute	150.012	74.824
davon fällig 0 – 3 Monate	150.012	74.824
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.305.204	1.596.289
davon fällig 0 – 3 Monate	305.483	232.086
davon fällig > 3 – 12 Monate	289.241	559.866
davon fällig > 12 – 60 Monate	710.480	804.337
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.737.978	3.739.572
davon fällig 0 – 3 Monate	2.819.116	2.839.572
davon fällig > 3 – 12 Monate	6.051	0
davon fällig > 12 – 60 Monate	727.770	715.000
davon fällig > 60 Monate	185.041	185.000
4. Sonstige Forderungen	9.615	10.203
davon fällig 0 – 3 Monate	9.615	10.203
Gesamt	5.202.809	5.420.888

Die Aufgliederung des in der Bilanz zusammengefassten Anlagevermögens und dessen Entwicklung im Berichtsjahr gehen aus dem Anlagengitter hervor. In den im Anlagevermögen gezeigten Grundstücken und Gebäuden sind Anlagen im Bau in Höhe von T€ 0 (Vorjahr: T€ 2.193) enthalten.

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T€ 663.148 (Vorjahr: T€ 604.985), Forderungen aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 167.871 (Vorjahr: T€ 189.333) und aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 100.700 (Vorjahr: T€ 101.961) sowie Umsatzsteuerforderungen der Filiale Italien in Höhe von T€ 124.663 (Vorjahr: T€ 109.717). Zum 31. Dezember 2019 betragen die sonstigen Vermögensgegenstände der Filiale Polen 43,7 Mio. €. Die sonstigen Vermögensgegenstände der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen zum 31. Dezember 2019 insgesamt 44,6 Mio. €.

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 636.370 (Vorjahr: T€ 494.144) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuer in Höhe von T€ 13.759 (Vorjahr: T€ 12.994) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 24.357 (Vorjahr: T€ 85.879) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert. Zum 31. Dezember 2019 betragen die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten der Filiale Polen 65,8 Mio. €. Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen zum 31. Dezember 2019 insgesamt 0,1 Mio. €.

Durch die Filiale Polen lagen im Vorjahr Vermögensgegenstände in Höhe von 1.438,1 Mio. € in fremder Währung vor.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2020	31.12.2019 ¹
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	141	845.810
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 0; Vorjahr: T € 29.351)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	19.710.437	15.003.562
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 10.011.878; Vorjahr: T € 6.788.923)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T € 5.014.883; Vorjahr: T € 1.453.399)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 490.859; Vorjahr: T € 584.490)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	13.353.207	14.832.689
4. Sonstige Verbindlichkeiten	632.975	736.218
Gesamt	33.696.760	31.418.279

1 Zum 31. Dezember 2019 betragen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten der Filiale Polen 816,5 Mio. €, davon 0,1 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen, sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden 1.010,0 Mio. €, davon 986,3 Mio. € gegenüber verbundenen Unternehmen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen zum 31. Dezember 2019 2.060,1 Mio. €.

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2020	31.12.2019
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	141	845.810
davon fällig 0 – 3 Monate	0	142.371
davon fällig > 3 – 12 Monate	141	231.630
davon fällig > 12 – 60 Monate	0	471.809
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	19.710.437	15.003.562
davon fällig 0 – 3 Monate	738.921	4.059.152
davon fällig > 3 – 12 Monate	5.149.445	4.647.534
davon fällig > 12 – 60 Monate	13.422.071	6.296.876
davon fällig > 60 Monate	400.000	0
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	13.353.207	14.832.689
davon fällig 0 – 3 Monate	1.779.012	268.364
davon fällig > 3 – 12 Monate	2.424.195	3.064.325
davon fällig > 12 – 60 Monate	8.500.000	9.100.000
davon fällig > 60 Monate	650.000	2.400.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	632.975	736.218
davon fällig 0 – 3 Monate	125.341	225.347
davon fällig > 3 – 12 Monate	320.597	330.391
davon fällig > 12 – 60 Monate	187.037	180.480
Gesamt	33.696.760	31.418.279

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

Von den verbrieften Verbindlichkeiten sind nominal 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 2,8 Mrd. €) im nächsten Geschäftsjahr fällig.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten für ausstehende Reparaturrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen in Höhe von T € 610.041 (Vorjahr: T € 711.808) sowie aus Swap-Zinsen in Höhe von T € 11.798 (Vorjahr: T € 11.809) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Pensionsrückstellungen der Filiale Italien (T€ 1.070; Vorjahr: T€ 955), Steuerrückstellungen (T€ 1.682; Vorjahr: T€ 4.886) und andere Rückstellungen (T€ 869.957; Vorjahr: T€ 848.954).

Unter den anderen Rückstellungen werden unter anderem die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwertrisiken betrug T€ 10.448 (Vorjahr: T€ 9.747). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 143.555 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 97.048). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 545.484 (Vorjahr: T€ 488.889) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 42.500 vor Abzinsung bei T€ 127.300 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 225, Vorjahr: T€ 818).

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 Verschmelzung der MAN Financial Services auf die Volkswagen Leasing GmbH sowie für die Abspaltung der Filiale Polen erhöhte sich die Kapitalrücklage um T€ 48.353.

Durch die Filiale Polen lagen im Vorjahr Schulden in Höhe von 1.926,3 Mio. € in fremder Währung vor.

Entwicklung des Anlagevermögens:

T€								Bruttobuchwerte
	Vortrag 1.1.2020	Abspaltung Filiale Polen 1.1.2020	Zugang MAN FS 1.1.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2020	
I. Immaterielle Anlagevermögen								
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13.711	5.465	32.482	109	845	0	39.992	
Geleistete Anzahlungen	236	236	0	0	0	0	0	
	13.947	5.701	32.482	109	845	0	39.992	
II. Sachanlagen								
Grundstücke und Gebäude	51.433	1.482	0	2.683	1.392	2.193	53.435	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.026	8.030	497	967	464	0	1.996	
Anlagen im Bau	3.554	0	0	0	1.361	-2.193	0	
	64.013	9.512	497	3.650	3.217	0	55.431	
III. Leasingvermögen								
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	43.172.221	936.044	1.528.142	20.508.924	15.717.330	172.366	48.728.279	
Geleistete Anzahlungen	176.313	0	0	120.428	3.928	-172.366	120.447	
	43.348.534	936.044	1.528.142	20.629.352	15.721.258	0	48.848.726	
Gesamt Anlagevermögen	43.426.494	951.257	1.561.121	20.633.111	15.725.320	0	48.944.149	

	Vortrag 1.1.2020	Abspaltung Filiale Polen 1.1.2020	Zugänge MAN FS 1.1.2020	Zugänge	Wertberichtigungen		Nettobuchwerte	
					Abgänge	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2020	Stand 31.12.2019
	9.779	3.649	29.880	2.396	845	37.561	2.431	3.932
	0	0	0	0	0	0	0	236
	9.779	3.649	29.880	2.396	845	37.561	2.431	4.168
	19.204	1.287	0	1.576	518	18.975	34.460	32.229
	2.534	2.274	444	244	218	730	1.266	6.492
	0	0	0	0	0	0	0	3.554
	21.738	3.561	444	1.820	736	19.705	35.726	42.275
	11.388.047	345.008	570.006	7.868.173	6.665.705	12.815.513	35.912.766	31.784.174
	0	0	0	0	0	0	120.447	176.313
	11.388.047	345.008	570.006	7.868.173	6.665.705	12.815.513	36.033.213	31.960.487
	11.419.564	352.218	600.330	7.872.389	6.667.286	12.872.779	36.071.370	32.006.930

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 20.679.464. Im Geschäftsjahr 2019 betragen die Leasingerträge der Filiale Polen 365,1 Mio. €. Die Leasingerträge der Zweigniederlassung MAN Financial Services betrug im Geschäftsjahr 2019 1.046,5 Mio. €. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 11.245.631 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€ 9.433.833. Im Geschäftsjahr 2019 betragen die Leasingaufwendungen der Filiale Polen 132,5 Mio. €. Die Leasingaufwendungen der Zweigniederlassung MAN Financial Services betrug im Geschäftsjahr 2019 728,1 Mio. €.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T€	1.1. – 31.12.2020	1.1. – 31.12.2019 ¹
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T€ 9.680 ; Vorjahr: T€ 4.729)	44.844	44.675
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T€ 63.325 ; Vorjahr: T€ 50.958)	526.412	480.847
Gesamt	-481.568	-436.172

¹ Im Geschäftsjahr 2019 betrug das Zinsergebnis der Filiale Polen – 4,4 Mio. €. Das Zinsergebnis der Zweigniederlassung MAN Financial Services betrug im Geschäftsjahr 2019 27,3 Mio. €.

Die Provisionserträge sind aufgrund gesunkener Erträge aus weiteren Vertriebsleistungen zurückgegangen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 300.167, davon T€ 260.079 aus dem Leasinggeschäft und T€ 40.088 aus weiterberechneten Gemeinkosten. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus für Dritte erbrachten Dienstleistungen für die Verwaltung und Vermittlung in Höhe von T€ 140.713 (Vorjahr: T€ 126.724), Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 1 (Vorjahr: T€ 20.993) sowie sonstige Erträge in Höhe von T€ 68.343 (Vorjahr: T€ 965) enthalten. Periodenfremde Erträge sind mit T€ 10.644 (Vorjahr: T€ 5.325) enthalten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 59.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand, Verona sowie im Vorjahr der Filiale Polen beträgt T€ 5.417, davon T€ 4.051 für Löhne und Gehälter und T€ 1.366 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 573.065, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassungen und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 7.868.173 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert in Höhe von T€ 322.247 (Vorjahr: T€ 336.679). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 43.292 (Vorjahr: T€ 12.872).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 28.069. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 2.460 sowie Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 8 (Vorjahr: T€ 36.454).

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 476.137 stehen Erträge von T€ 256.892 gegenüber.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Verlust vor Steuern von 95,5 Mio. € (Vorjahr Verlust von 189,0 Mio. €).

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sind Steuerumlagen in Höhe von T€ 19.017 (Vorjahr: T€ - 39.460) enthalten.

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Jahresfehlbetrag in Höhe von T€ 128.233 von der Volkswagen Financial Services AG ausgeglichen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T €			1.1. – 31.12.2020	1.1. – 31.12.2019 ¹
	Deutschland	Italien	Gesamt	Gesamt
1. Leasingerträge				
Mieten	6.585.236	292.356	6.877.592	6.369.776
Wartungs- und Dienstleistungserträge	1.280.920	202.492	1.483.412	1.549.472
Gebrauchtwagenverkäufe	10.550.975	177.903	10.728.878	10.791.993
Übrige	1.561.564	28.018	1.589.582	1.078.779
	19.978.695	700.769	20.679.464	19.790.020
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	44.686	158	44.844	44.675
5. Provisionserträge	46.783	0	46.783	78.664
7. Sonstige betriebliche Erträge	296.839	3.328	300.167	254.758
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	215.010	41.882	256.892	270.783
Gesamt	20.582.072	746.137	21.328.209	20.438.959

1 Im Geschäftsjahr 2019 betragen die Leasingerträge der Filiale Polen 365,1 Mio. €, die Gesamterträge 454,1 Mio. €. Die Erträge der Zweigniederlassung MAN Financial Services betragen im Geschäftsjahr 2019: Leasingerträge 1.046,5 Mio. €, die Gesamterträge 1.089,7 Mio. €.

5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 33,1 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 396,6 Mio. € und die negativen Marktwerte 32,4 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 100,7 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 11,8 Mio. € in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

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

Außerdem wird der Abschluss unserer Gesellschaft in den nach den International Financial Reporting Standards erstellten Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (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 2020 sind zwei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen sowie von Restwerten aus diesen Leasingverträgen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2020 insgesamt Liquidität in Höhe von 7.976,4 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-Teil Konzerns 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 27, VCL 28, VCL 29, VCL 30, VCL 31 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 190.402 Zahlungsvorgänge mit einem Volumen von 6,4 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 2020 auf die Prüfung des Jahresabschlusses sowie auf unterjährige Reviews von Zwischenabschlüssen.

Sonstige Leistungen des Abschlussprüfers konzentrierten sich im Berichtsjahr i.W. auf rechtliche Beratungsleistungen.

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 65 Angestellte, davon ein leitender Angestellter (Vorjahr: 62, ein leitender Angestellter) und in der Filiale Polen im Vorjahr jahresdurchschnittlich 340 Angestellte, keine leitenden Angestellten, beschäftigt.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge. Die von der Gesellschaft getragenen Aufwendungen für die Geschäftsführung beliefen sich auf T€ 1.163.

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

6. Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2020 traten keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung für die Volkswagen Leasing GmbH auf.

7. Weitere Angaben

Firma: Volkswagen Leasing Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Sitz: Braunschweig
Registergericht: Handelsregister B des Amtsgerichts Braunschweig
Handelsregister-Nummer: HRB 1858

8. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31. Dezember 2020

JENS LEGENBAUER

Sprecher der Geschäftsführung
Unternehmenssteuerung Volkswagen Leasing GmbH
Front Office Volkswagen Leasing GmbH (ab 01.08.2020)

SILKE FINGER (BIS 31.05.2020)

Back Office Volkswagen Leasing GmbH

HENDRIK EGGERS (AB 01.06.2020)

Back Office Volkswagen Leasing GmbH

KNUT KRÖSCHE (BIS 31.07.2020)

Front Office Volkswagen Leasing GmbH

FRANK CZARNETZKI (AB 01.09.2020)

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 10. Februar 2021

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 10. Februar 2021

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 2020, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung und dem Eigenkapitalpiegel für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen vornehmen zu müssen, das primär von der Höhe des zum Leasingende erwarteten Restwerts abhängig ist. Die Ermittlung der erwarteten Restwerte dieser Kraftfahrzeuge ist ein wesentlicher Bereich, der mit Schätzunsicherheiten behaftet ist und in dem die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen Leasing GmbH Ermessensentscheidungen treffen.

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

Vor dem Hintergrund der bestehenden Schätzunsicherheit, der Ermessensspielräume bei der Ermittlung der Restwerte sowie der betragsmäßig großen Bedeutung in Rahmen des Wertminderungstestes ist die Ermittlung der erwarteten Restwerte im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt. Aufgrund der nicht abschließend beurteilbaren Auswirkungen der weltweiten Covid-19-Pandemie sind die Schätzunsicherheiten im Rahmen der Ermittlung der erwarteten Restwerte nochmals deutlich erhöht.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Volkswagen Leasing GmbH implementierten Prozess zur Überwachung und Ermittlung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung des für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodells haben wir auf Basis der Modellkonzeption das Validierungskonzept gewürdigt und die durchgeführten Validierungshandlungen dahingehend analysiert, ob Anpassungsbedarf identifiziert wurde bzw. ob eine auffällige Anzahl von Ausreißern vorgelegen hat. Des Weiteren haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind.

Wir haben Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Alter, Laufleistung und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und hinsichtlich Ihrer Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend beurteilt, ob sie mit aktuellen Vermarktungsergebnissen sowie branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen 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. Die gesetzlichen Vertreter sind 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. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „Volkswagen Leasing_GmbH_JA+LB_ESEF-2020-12-31.zip“ 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 beigefügten 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 2020 bis zum 31. Dezember 2020 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwort-

tung 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.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Jahresabschluss und geprüften Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung 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 11. Februar 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. November 2020 von der Geschäftsführung beauftragt. Wir sind erstmalig für das 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Werthmann.

Hannover, den 15. Februar 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Werthmann
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Schellhorn
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Prüfungsausschusses

der Volkswagen Leasing GmbH

Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinne des § 264d HGB. Gemäß den Bestimmungen des § 324 HGB ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit den in § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG beschriebenen Aufgaben befasst. Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich 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. Bei einer Sitzung war ein Mitglied des Prüfungsausschusses nicht persönlich anwesend; die Stimmabgabe erfolgte schriftlich.

In der Sitzung am 11. Februar 2020 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2019 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 4. November 2020 befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit der Prüfungsplanung, den Prüfungsschwerpunkten und den Informationspflichten des Abschlussprüfers. Daneben ließ sich der Prüfungsausschuss über den aktuellen Status des Projekts „LeaD“ informieren, das auf die Einführung eines neuen operativen Vertragssystems für die Volkswagen Leasing GmbH abzielt. Außerdem beschäftigte sich der Ausschuss mit dem Risikomanagement der Gesellschaft und legte dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Behandlung von Restwerttrisiken. 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 17. Februar 2021

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

INVESTOR RELATIONS

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

SATZ

Inhouse produziert mit firesys

Dieser Geschäftsbericht ist unter <https://www.vwfs.com/arvwleasing20> auch in englischer Sprache verfügbar.

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

VOLKSWAGEN LEASING GMBH

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