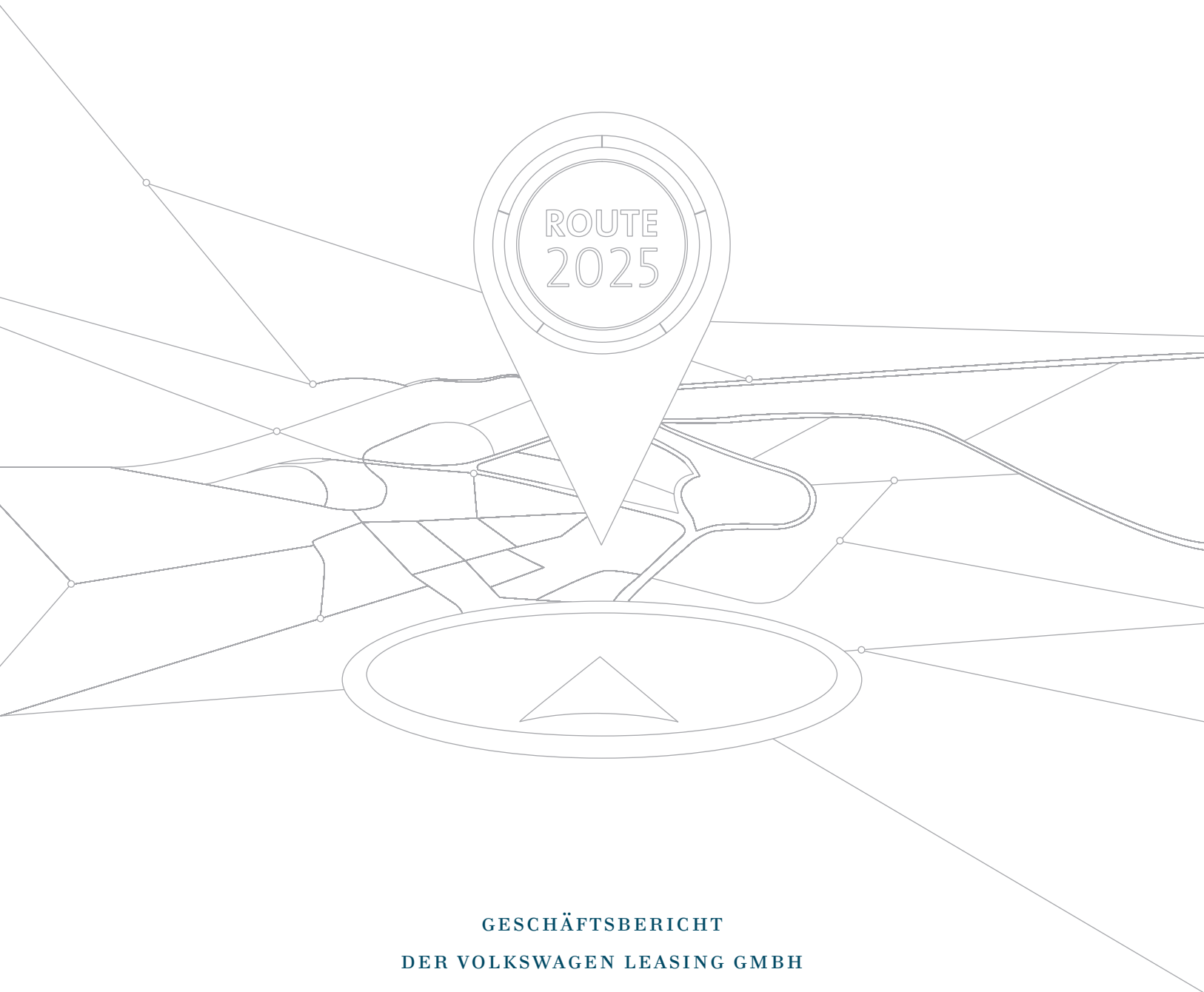


VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY



GESCHÄFTSBERICHT
DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

2015

Volkswagen Leasing GmbH

IM ÜBERBLICK

in Mio. €	2015	2014	2013	2012	2011
Investitionen ins Leasingvermögen	13.728	11.951	10.379	10.199	9.581
Leasingvermögen	21.141	19.206	17.940	16.776	15.179
Bilanzsumme	24.549	21.744	19.354	18.229	17.043
Leasingerträge	14.001	12.942	11.451	10.582	10.010

in Tsd. Fahrzeugen	2015	2014	2013	2012	2011
Neuverträge	555	517	439	431	415
Vertragsbestand	1.181	1.110	1.014	956	876

Grundlagen der Gesellschaft

Kontinuierliches Wachstum bestätigt das Geschäftsmodell der Volkswagen Leasing GmbH.

GESCHÄFTSMODELL

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

ORGANISATION DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

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

In 2014 wurde bei allen deutschen Rechtseinheiten im Konzern der Volkswagen Financial Services AG die eindeutige organisatorische, gesellschaftsrechtliche und personelle Trennung der Aufgaben- und Tätigkeitsfelder zwischen Holding und Markt Deutschland umgesetzt. Ziel dieser Umstrukturierung war, klare Verantwortlichkeiten darzustellen, personelle Doppelfunktionen zu vermeiden und weitere Optimierungspotenziale zu nutzen. Zur Konsolidierung dieser großen, in 2014 durchgeführten Veränderungen wurde in 2015 die in 2014 gestartete Umstrukturierung der

Volkswagen Leasing GmbH weiter detailliert und etabliert. Damit wird nun der Markt Deutschland und somit die Volkswagen Leasing GmbH, wie bereits die europäischen Filialen, als eigenständiger Markt geführt.

Im Bereich Vertrieb Großkunden sind die Innen- und Außendienste der Volkswagen Leasing GmbH sowie konzeptionelle Bereiche gebündelt, um für den Ausbau neuer Geschäftsfelder, wie zum Beispiel das Tankkartengeschäft, bestmöglich aufgestellt zu sein und diese im Markt zu etablieren. Der Bereich Middle Office konzentriert sich auf die Schwerpunkte Marketing, Schaden und Dienstleistungsmanagement. Im Bereich Schaden und Dienstleistungsmanagement wurden in 2015 Prozessanalysen durchgeführt und daraus abgeleitete Optimierungen umgesetzt.

Dem Back Office sind die Aufgaben Gebrauchtwagencenter sowie das Risikomanagement und die Marktfolge der Volkswagen Leasing GmbH zugeordnet. Struktur und Organisation entsprechen den Anforderungen der MaRisk.

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN

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

FILIALEN

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

STEUERUNG

Die Volkswagen Leasing GmbH wird in den IFRS-Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG 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, die das HGB-Ergebnis belasten. Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Penetration², der Vertragsbestand³ und die Vertragszugänge⁴. Der Return on Equity (RoE) und die Cost Income Ratio (CIR) werden auf Ebene des der Gesellschaft übergeordneten Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als weitere finanzielle Steuerungsgrößen herangezogen.

VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Geschäftsjahr 2015 gab es keine Veränderungen im Beteiligungsbereich.

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

2 Vertragszugänge Konzernfahrzeuge Neuwagen / Auslieferungen Konzernfahrzeuge im Markt Deutschland.

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

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

Wirtschaftsbericht

Im Geschäftsjahr 2015 verzeichnete die Weltwirtschaft ein moderates Wachstum, das leicht unter dem Vorjahresniveau lag. Der Vertragsbestand konnte erneut gesteigert werden. Das Ergebnis der Gesellschaft liegt unter dem Vorjahr.

WELTWIRTSCHAFT

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das moderate Wachstum der Weltwirtschaft verringerte sich im Geschäftsjahr 2015 auf 2,5 (2,7) %. In den Industrieländern verbesserte sich die wirtschaftliche Lage leicht, während die konjunkturelle Dynamik in vielen Schwellenländern im Jahresverlauf nachließ. Die Inflation verharrte ungeachtet der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken insgesamt auf niedrigem Niveau. Die vergleichsweise geringen Preise für Energie und Rohstoffe beeinträchtigten die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer, unterstützten aber insgesamt die weltweite Konjunktur.

Europa

In Westeuropa setzte sich die wirtschaftliche Erholung fort: Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) stieg 2015 im Vergleich zum Vorjahr auf 1,6 (1,3) %. Die nordeuropäischen Länder verzeichneten größtenteils ein solides Wirtschaftswachstum. In den meisten südeuropäischen Ländern stabilisierte sich die wirtschaftliche Lage bei steigenden Expansionsraten. Die Arbeitslosenquote innerhalb der Eurozone sank auf 11,5 (12,1) %.

In Zentral- und Osteuropa reduzierte sich das BIP im Berichtsjahr um durchschnittlich 0,7 (+ 1,8) %. Während sich Zentraleuropa auf einem positiven Wachstumspfad befand, wies Osteuropa eine rezessive Entwicklung auf. Neben dem Konflikt zwischen Russland und der Ukraine und den daraus resultierenden Unsicherheiten wirkten die sinkenden Energiepreise insgesamt negativ auf die Region.

Deutschland

Die deutsche Wirtschaft profitierte 2015 von der positiven Stimmung der Konsumenten und der stabilen Lage am Arbeitsmarkt. Trotz des schwachen Euro gingen vom Außenhandel kaum zusätzliche Wachstumsimpulse aus. Das BIP wuchs mit 1,5 (1,6) % etwas schwächer als im Vorjahr.

FINANZMÄRKTE

Im Jahr 2015 wurde die Entwicklung der globalen Finanzmärkte weiterhin durch eine lockere Geldpolitik dominiert und durch die geopolitischen Spannungen belastet. Die Lage in den Schwellenländern führte vor allem in der zweiten Jahreshälfte zu einer Abkühlung der Wirtschaft und die großen Nationen wie Russland, Brasilien und Indien haben mit hohen Inflationsraten und einem Verfall der nationalen Währungen zu kämpfen. Die Erwartungen der Wirtschaftsentwicklung für China sind zwar deutlich gesunken, dennoch blieb China weiterhin einer der wichtigsten Impulsgeber der Weltwirtschaft. Die Kapitalmärkte wurden zwischenzeitlich durch unternehmensspezifische Risiken temporär belastet.

In den entwickelten Volkswirtschaften driftete die Geldpolitik weiter auseinander: Die Europäische Zentralbank (EZB) setzte ihren monetären Expansionskurs fort. Anfang Dezember senkte die EZB noch einmal den Einlagenzins auf -0,3 % und beließ den Leitzins auf dem historischen Tiefstand von 0,05 %. In den USA zeigten sich langsam Erfolge der expansiven Geldpolitik, sodass die Maßnahmen des sogenannten Quantitative Easing beendet wurden. Kurz vor Jahresende hob die US-Notenbank Fed nach fast zehn Jahren den Leitzins in einer Spanne zwischen 0,25 und 0,5 % an.

Europa

Die Konjunktur im Euroraum verlief insbesondere in den Euro-Peripheriestaaten Portugal, Irland, Griechenland und Spanien positiv, wobei sich in diesen Ländern sowohl die Wirtschaftsleistung als auch die Finanzierungsbedingungen erheblich verbesserten. Über den gesamten Euroraum hinweg betrachtet, standen die Zeichen auf moderatem Wachstum. Die Inflationsrate wird von den fallenden Ölpreisen dominiert und verharrt weiterhin auf äußerst niedrigem Niveau. In Russland belasteten der schwache Rubel sowie die Zweistelligkeit von Inflation und Leitzins die Konjunktur.

Deutschland

Das Wachstum verlief in Deutschland solide mit abnehmender Dynamik zum Jahresende. Wachstumsimpulse kamen aus

privatem Konsum aber auch dem öffentlichen Konsum, hier unter anderem durch vermehrte Ausgaben durch die Aufnahme von Flüchtlingen. Die Investitionsneigung war weiter zurückhaltend. Der Euro hat gegenüber dem Dollar in 2015 weiter an Wert verloren. Die Nachfrage am Rentenmarkt nach risikoarmen deutschen Schuldverschreibungen und die Nachfrage internationaler Investoren führten weiterhin zu geringen bis negativen Renditen.

AUTOMOBILMARKT

Weltweite Pkw-Nachfrage erreicht neuen Höchststand

Im Geschäftsjahr 2015 stieg die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen leicht um 2,6 % auf 75,6 Mio. Fahrzeuge und übertraf damit den bisherigen Höchststand aus dem Vorjahr. Während Westeuropa, Zentraleuropa, Nordamerika und Asien-Pazifik teilweise deutliche Zuwächse aufwiesen, lag das Pkw-Marktvolumen in Osteuropa und Südamerika erneut erheblich unter dem Vorjahreswert.

Europa

Der Pkw-Markt in Westeuropa setzte im Berichtsjahr seinen Aufholprozess fort. Mit 13,2 Mio. Fahrzeugen (+ 9,0 %) wurde das größte Neuzulassungsvolumen seit sechs Jahren registriert, es befand sich aber – gemessen an den Vorkrisenjahren 1998 bis 2007 – noch auf einem niedrigen Niveau. Diese Entwicklung war vor allem auf die positive Konsumentenstimmung, ein verbessertes gesamtwirtschaftliches Umfeld, niedrige Kraftstoffpreise sowie den Abbau des aufgestauten Nachholbedarfs zurückzuführen. Während die Pkw-Nachfrage in Spanien (+ 20,9 %) – begünstigt durch staatliche Fördermaßnahmen – und Italien (+ 15,5 %) zweistellige Zuwachsraten verzeichnete, stieg das Pkw-Marktvolumen in Frankreich (+ 6,8 %) und Großbritannien (+ 6,3 %) vergleichsweise moderat.

In der Region Zentral- und Osteuropa verringerte sich die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2015 insgesamt stark um 23,3 % auf 2,8 Mio. Fahrzeuge. Die sinkende Nachfrage in Osteuropa war vor allem auf den drastischen Einbruch des russischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der wegen der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Situation im dritten Jahr in Folge rückläufig war. Das Nachfragevolumen in den zentral-europäischen EU-Ländern legte dagegen mit einem Plus von 10,7 % auf 1,0 Mio. Einheiten kräftig zu.

Deutschland

In Deutschland wurden 2015 mit 3,2 Mio. Einheiten 5,6 % mehr Pkw neu registriert als im Vorjahr. Diese Entwicklung war im Wesentlichen auf die positive Konsumentenstimmung, die gute Lage am Arbeitsmarkt sowie gesunkene Kraftstoffpreise und niedrige Zinsen zurückzuführen. Zu dem höchsten Marktvolumen seit 2009 trugen ausschließlich die Neuzulassungen gewerblicher Kunden (+ 8,8 %) bei, während die Nachfrage der Privatkunden stagnierte (– 0,1 %). Die Erhöhung der Pkw-Exporte (+ 2,4 % auf 4,4 Mio. Fahrzeuge), insbesondere in

westeuropäische Märkte, begünstigte den Anstieg der Inlandsproduktion (+ 1,9 % auf 5,7 Mio. Fahrzeuge).

NACHFRAGE NACH NUTZFAHRZEUGEN ENTWICKELT SICH REGIONAL UNTERSCHIEDLICH

Im Jahr 2015 lag die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau: Insgesamt wurden weltweit rund 10,3 Mio. (11,3 Mio.) Fahrzeuge verkauft.

Auf den westeuropäischen Märkten entwickelten sich die Neuzulassungen aufgrund der wirtschaftlichen Erholung positiv. Mit insgesamt 1,7 Mio. Einheiten lag die Anzahl der neu registrierten Fahrzeuge um 10,5 % über dem Wert des Vorjahres. Die größten Zuwachsraten wiesen die Märkte in Spanien (+ 34,7 %), Italien (+ 17,2 %) und Großbritannien (+ 15,0 %) auf. In Deutschland wurde der Vergleichswert von 2014 um 4,0 % übertroffen.

In Zentral- und Osteuropa war die Entwicklung deutlich rückläufig: Dort wurden 278 (331) Tsd. Fahrzeuge verkauft. Infolge der politischen Spannungen und deren Auswirkungen auf die Wirtschaft lag die Nachfrage in Russland stark unter dem Niveau des Vorjahres. Viele kleinere Märkte in Zentraleuropa konnten jedoch weiterhin Zuwächse verzeichnen.

DIE ABGASTHEMATIK

NOX-Thematik

Am 18. September 2015 gaben die Kalifornische Emissionschutzbehörde (CARB) und die US-Umweltschutzbehörde (EPA) öffentlich bekannt, dass bei bestimmten Fahrzeugen mit Volkswagen Diesel-motoren im Rahmen von Abgastests Unregelmäßigkeiten bei den Stickoxid (NOx)-Emissionen festgestellt wurden. Sowohl CARB als auch EPA behaupteten, dass die in Vier-Zylinder-Dieselmotoren bestimmter Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2015 verwendete Motorsteuerungssoftware unter Testbedingungen die Stickoxidemissionsstandards umgingen, um die Voraussetzungen für Zulassung zu erfüllen. Am 2. November 2015 gaben CARB und EPA bekannt, dass auch in der in bestimmten Fahrzeugen der Modelljahre 2014 bis 2016 installierten Software Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Dies führte weltweit auch zu Untersuchungen durch andere Behörden in verschiedenen Jurisdiktionen.

In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern, dass weltweit circa elf Millionen Fahrzeuge Unstimmigkeiten bezüglich ihrer Stickoxid (NOx)-Emissionen aufweisen, die auf die oben beschriebenen Motorsteuerungssoftware zurückzuführen sind. Diese Fahrzeuge seien technisch sicher und fahrbereit.

CO₂-Thematik

Bei der CO₂-Zertifizierung einiger Fahrzeugmodelle schienen zu niedrige CO₂- und damit auch Verbrauchswerte angegeben worden zu sein. Der Volkswagen Konzern informierte die Öffentlichkeit am 3. November 2015 darüber, dass rund 800.000 Fahrzeuge, überwiegend mit Dieselmotoren, betroffen sein könnten.

Die wirtschaftlichen Risiken wurden auf zunächst 2 Mrd. € geschätzt.

Der Verdacht auf eine rechtswidrige Veränderung der Verbrauchsangaben von aktuellen Serienfahrzeugen sowie die ursprünglich erwartete Ergebnisbelastung haben sich nicht bestätigt. Am 9. Dezember 2015 meldete der Volkswagen Konzern daher, dass die Aufklärung im Zusammenhang der CO₂-Thematik größtenteils abgeschlossen sei.

Auswirkungen auf den Konzern der Volkswagen Financial Services AG

Um die möglichen Auswirkungen für unser Unternehmen umgehend zu identifizieren und negative Folgen abzuwenden oder zu minimieren, hat der Vorstand der Volkswagen Financial Services AG unmittelbar reagiert und eine Task Force einberufen.

Die Task Force informiert den Vorstand regelmäßig. Darüber hin- und aus besetzt die Task Force die Schnittstellen zum Volkswagen Konzern und seinen Marken, hält engen Kontakt zu unseren Landesgesellschaften sowie zu Regulierungsbehörden und Investoren. Bei der Bewältigung der Auswirkungen unterstützt der Volkswagen Konzern.

Im Fokus der Volkswagen Financial Services AG standen folgende Themen:

Vertrauensoffensive unterstützt Marken und Händler

Unser Auftrag und unser Anspruch ist es, den Absatz des Volkswagen Konzerns zu fördern und die Bindung der Kunden an die Marken zu erhöhen.

Gemeinsam mit den Marken und Händlern haben wir deshalb in Deutschland sowie in vielen europäischen Ländern mit entsprechenden Produkten eine Vertrauensoffensive gestartet.

Refinanzierungsstrategie bewährt sich

Nach einer erfolgreichen Fortführung der Refinanzierungsstrategie zu Beginn des Jahres stellte sich Ende 2015 infolge des Bekanntwerdens der Abgasthematik die Situation deutlich herausfordernder dar. Es kam zu Ratingherabstufungen, die im Wesentlichen auf die Einschätzung der Agenturen zur Abgasthematik des Volkswagen Konzerns zurückzuführen sind. Darüber hinaus ist unsere Präsenz in den internationalen Kapitalmärkten mit unbesicherten Anleihen seitdem eingeschränkt, wohingegen die besicherte Refinanzierung und das Einlagengeschäft zur Stabilität beigetragen haben.

Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten über die Auswirkungen der Abgasthematik für den Volkswagen Konzern kam es zu einer eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit einzelner Refinanzierungsinstrumente auf dem Geld- und Kapitalmarkt. Kundeneinlagen und besicherte Anleihen (ABS) haben für Stabilität in der Liquiditätsversorgung der Volkswagen Financial Services AG und ihrer Tochtergesellschaften gesorgt. Ebenso standen uns Kreditlinien von Banken als alternative Refinanzierungsquelle in verschiedenen Ländern zur lokalen Refinanzierung zur Verfügung.

Damit bewährte sich der strategische Refinanzierungsmix der Volkswagen Financial Services AG auch in schwierigen Zeiten.

Bonität des Händlernetzes bleibt stabil

Ein besonderes Augenmerk legen wir seit Beginn der Abgasthematik auf die Bonität unserer Partner im Handel. Nach derzeitigem Stand konnten wir keine Auswirkungen der Abgasthematik auf das Händlerrisiko identifizieren. Vorsorglich haben wir jedoch weitere Monitoring-Maßnahmen getroffen, um Veränderungen rechtzeitig zu erkennen.

Restwertrisiko

Das Restwertrisiko im Portfolio der Volkswagen Financial Services AG wurde durch die Abgasthematik des Volkswagen Konzerns beeinflusst und durch eine erhöhte Risikoversorge adäquat abgedeckt.

Die Entwicklung der Restwerte wird kontinuierlich und eng überwacht, um bei entsprechender Konstellation der Risikoentwicklung adäquat zu agieren und geeignete Maßnahmen ergreifen zu können.

SOFORTMASSNAHMEN

Seit Oktober 2015 wurden verschiedene Sofortmaßnahmen ergriffen. Dazu zählen insbesondere:

- > die weiterhin konsequente Umsetzung unserer neuen Unternehmensstrategie ROUTE2025,
- > die Intensivierung eines bereits bestehenden Effizienz- und Kostenprogramms für die Jahre 2016 und 2017,
- > unsere IT- und Prozessoffensive sowie
- > die kritische Auseinandersetzung mit den gelebten Werten und der Kultur in unserem Unternehmen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2015 positiv.

Die Volkswagen Leasing GmbH konnte ihre Position als Marktführer im Leasing- und Flottengeschäft im deutschen Markt festigen. In 2015 wurde die Volkswagen Leasing GmbH zum wiederholten Mal mit dem Award „Die besten Marken FIRMENAUTO“ in der Kategorie: „Leasing und Finanzierung“ der Zeitschrift „FIRMEN-AUTO“ ausgezeichnet.

Mit der Markteinführung der „Charge&Fuel Card“ und der begleitenden „Charge&Fuel App“ zum 8. Dezember 2014 wurde erneut ein Meilenstein im Bereich des Angebots von Mobilitätsdienstleistungen gesetzt und eine Antwort auf eine der Kernherausforderungen der E-Mobilität geliefert. In der Vergangenheit waren Besitzer von E-Fahrzeugen gezwungen, bis zu 40 Karten, Apps oder andere Authentifizierungen bereitzuhalten. Ladevorgänge wurden dezentral und zu unterschiedlichen Konditionen abgerechnet. Die „Charge&Fuel Card“ vereint erstmals die Vorzüge einer klassischen Tankkarte mit der Möglichkeit, Strom zu laden. Die Abrechnung der Ladevorgänge erfolgt zu einem bundesweit einheitlichen Stromtarif. Die „Charge&Fuel App“

bietet eine komfortable Suchfunktion und ermöglicht einen schnellen Überblick der Standorte aller deutschlandweit nutzbaren Ladepunkte sowie deren aktuelle Belegung. Im Laufe des Jahres konnte dieses Netz mit qualitativ hochwertigen Standortdaten auf über 3.000 Ladepunkte ausgeweitet werden.

Aufgrund der positiven Kundenresonanz und zur Unterstützung der Zukunftsstrategie im Bereich E-Mobilität des Volkswagen Konzerns wurde die bestehende Marketingaktion des kostenlosen Stromladens bis zum 30. Juni 2016 verlängert. Zusätzlich zur Weiterentwicklung der „Charge&Fuel Card“ wurden in der aktuellen, vielseitigen Tankkartenwelt interne Prozessoptimierungen vorgenommen, um den Ablauf sukzessive zu verbessern und unseren Kunden nach wie vor das gewohnt hohe Maß an Qualität und Service bieten zu können.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat in 2015 ihr Privatleasing weiterentwickelt und setzt damit neue Maßstäbe im Hinblick auf flexible und sorgenfreie Mobilität für Privatkunden. Damit trägt Europas größte automobile Leasinggesellschaft den sich wandelnden Bedürfnissen vieler Kunden Rechnung, die sich nicht über mehrere Jahre an ein Fahrzeug binden wollen, sondern größtmöglichen Freiraum bei der Gestaltung ihrer Mobilität suchen. Frei nach dem Motto: Nutzen ist besser als Besitzen. Ein Bestandteil des neu aufgesetzten Privatleasings ist ein von den Experten der Dekra zertifizierter Rückgabeprozess. Zusätzlich zu dem bei Vertragsbeginn ausgehändigten Schadenkatalog stellt ein unabhängiger Sachverständiger eine faire, transparente und geregelte Abwicklung am Vertragsende sicher. Ein weiterer Pluspunkt ist der in Deutschland einzigartige und in die Full-Service-Rate eingeschlossene RückgabeschutzPlus. Dieser sichert Kunden gegen mögliche Schäden ab, die über den vertragsgemäßen Gebrauch hinausgehen. Je nach Fahrzeugmodell und Laufzeit sichert das Modell zwischen 1.200 und 3.000 € an möglichen Rückgabeschäden ab.

Die Strategie, das Produktportfolio der Volkswagen Leasing GmbH durch Fleet Management Produkte und Prozesse der CarMobility GmbH – einer Tochtergesellschaft der Volkswagen Leasing GmbH – zu ergänzen, ist im Jahr 2015 als positiv zu bewerten.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat in 2015 die Bündelung ihrer Aktivitäten im Autovermietgeschäft unter Einbindung der Euromobil GmbH – einer weiteren Tochtergesellschaft der Volkswagen Leasing GmbH – fortgesetzt.

Nachdem die Gesellschaft in den vergangenen Jahren für die Handelsorganisation in Zusammenarbeit mit den Marken des Volkswagen Konzerns ein breites Angebot von Restwertabsicherungs- und Vermarktungsmodellen entwickelt und etabliert hat, lag der Fokus insbesondere im vierten Quartal 2015 darauf, zur Stützung der Restwerte in Kooperation mit den Konzernmarken neue beziehungsweise erweiterte Produkte (Wartung und Inspektion) zu platzieren. Die Strategie WIR2018 wurde zur neuen Strategie ROUTE2025 weiterentwickelt. Die Kaskadierung der Ziele wird im Jahr 2016 gestartet.

Die Entwicklung des Leasing-Vertragsbestands belegt den positiven Trend im Geschäftsjahr 2015. Er konnte gegenüber dem Vorjahr um 71 Tsd. gesteigert werden. Damit erreicht der Leasing-Vertragsbestand ein Rekordniveau von 1.181 Tsd. Einheiten. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr erneut steigern.

ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2015 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2015 wurde im Markt Deutschland ein deutlich sinkendes Operatives Ergebnis nach IFRS erwartet. Das Operative Ergebnis nach IFRS der Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland entwickelte sich besser als prognostiziert und liegt mit 288,8 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 259,3 Mio. €.

In Bezug auf die Entwicklung des Vertragsbestands wurde bei leicht rückläufigen Vertragszugängen ein moderater Anstieg des Vertragsbestands im Jahr 2015 erwartet. Der Vertragsbestand und auch die Vertragszugänge lagen aufgrund der deutlich ausgebauten Integration der Finanzdienstleistungen in die Vertriebsaktivitäten der Volkswagen Konzernmarken leicht über dem Vorjahreswert.

Die Penetration bezogen auf alle Finanzierungs- und Leasingzugänge der Gesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland ist erwartungsgemäß leicht auf 57,4 % gesunken. Bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland lag die Penetrationsrate mit 42,1 % leicht über dem Vorjahr.

In Italien erwarteten wir in 2015 sowohl bei den Vertragszugängen und -beständen als auch beim Operativen Ergebnis nach IFRS deutliche Rückgänge gegenüber dem Vorjahr sowie eine leicht sinkende Penetrationsrate. Wie prognostiziert, sank das Operative Ergebnis nach IFRS 2015 in Italien stark auf 15,5 Mio. € gegenüber 26,3 Mio. € im Vorjahr. Der Vertragsbestand lag trotz leicht rückläufiger Vertragszugänge über dem Vorjahresniveau. Die Penetrationsrate ist entsprechend der Prognose leicht gesunken.

Für unsere Filiale in Polen erwarteten wir für 2015 bei leicht positiver Entwicklung von Vertragsbestand und Vertragszugängen sowie deutlich steigender Penetrationsrate ein Operatives Ergebnis nach IFRS, das deutlich über dem Vorjahr liegt. Im Jahr 2015 stieg das Operative Ergebnis nach IFRS deutlich auf 0,9 Mio. €. Der Vertragsbestand und die Vertragszugänge entwickelten sich deutlich besser als erwartet. Die Penetrationsrate liegt wie prognostiziert deutlich über dem Vorjahresniveau.

ERTRAGSLAGE

Die Leasingerträge erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,1 Mrd. € auf 14,0 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge ist insbesondere mit 0,8 Mrd. € auf gestiegene Erlöse aus dem Verkauf ehemaliger Leasingfahrzeuge (7,6 Mrd. €) und mit 0,1 Mrd. € auf höhere Einnahmen aus Dienstleistungen zurückzuführen. Die weitere Umsatzausweitung resultiert unter anderem aus den

laufenden Leasingraten sowie aus erhaltenen Zuschüssen. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatz erhöhend auswirken.

Im Wesentlichen verursacht durch die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Restbuchwerte der Fahrzeugabgänge, erhöhten sich die Leasingaufwendungen um 0,7 Mrd. € auf 7,9 Mrd. €. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen haben – vor allem bedingt durch höhere IT-, Personalaufwendungen sowie Aufwendungen für weiterbelastete Verwaltungskosten – um 48 Mio. € auf 388 Mio. € zugenommen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 4,7 Mrd. € (Vorjahr: 4,4 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €). Außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden unter Berücksichtigung von bestehenden Sicherheiten und Unterstützungsleistungen gebildet.

Bei weiterhin historisch niedrigen Zinssätzen in Deutschland haben sich die Refinanzierungskosten der Volkswagen Leasing GmbH gegenüber dem Vorjahr trotz des wachstumsbedingt gestiegenen Refinanzierungsbedarfs reduziert. Für die Finanzierung des Leasinggeschäfts war ein Zinsaufwand von 282 Mio. € (Vorjahr: 306 Mio. €) zu verzeichnen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 631 Mio. € (Vorjahr: 698 Mio. €). Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Zuführungen zu den Rückstellungen für sonstige Bonifikationen.

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft gingen deutlich auf 180 Mio. € (Vorjahr: 216 Mio. €) zurück. Der Rückgang resultiert aus einmaligen, positiven Effekten aus der Auflösung von Rückstellungen aus dem Leasinggeschäft, die das Vorjahresergebnis positiv beeinflusst hatten.

Aus dem Rückkauf der ABS-Transaktion VCL Master SA Compartment 2 hatte sich im Vorjahr insgesamt ein einmaliger positiver Ergebniseffekt in Höhe von 175,6 Mio. € ergeben, der sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen niedergeschlagen hatte.

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 250,9 Mio. € und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 36,2 Mio. € haben sich daher deutlich gegenüber dem Vorjahr reduziert.

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit liegt mit - 36,7 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert in Höhe von 137,1 Mio. €.

Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland lag mit 288,8 Mio. € um ca. 11,4 % über dem des Vorjahres von 259,3 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf höhere Volumina sowie geringere Risikokosten zurückzuführen. Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland wurde per Saldo durch die Abgasthematik nicht beeinflusst.

In Italien fiel das Operative Ergebnis nach IFRS um 10,8 Mio. € und erreichte zum Bilanzstichtag 15,5 Mio. € (Vorjahr: 26,3 Mio. €). In Polen wurde ein verbessertes Operatives Ergebnis nach IFRS in Höhe von 0,9 Mio. € erwirtschaftet (Vorjahr: -1,2 Mio. €).

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 2,8 Mrd. € auf 24,5 Mrd. € gestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 21,1 Mrd. € ca. 86,2 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind um 1,7 Mrd. € auf 13,7 Mrd. € gestiegen. Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 26,6 Mrd. € auf 28,8 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 21,1 Mrd. € (Vorjahr: 19,2 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 1,9 Mrd. € beziehungsweise 9,9 %.

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

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.110.000 auf ca. 1.181.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 26.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 24.000 Fahrzeuge) sowie 43.000 Fahrzeuge auf unsere Filiale in Polen (Vorjahr: 34.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 555.000 Stück, denen ca. 484.000 Abgänge gegenüberstanden.

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

ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD.)

2015		2014		2013		2012		2011	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
555	1.181	517	1.110	439	1.014	431	956	415	876

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 10,7 Mrd. € (Vorjahr: 7,6 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 7,3 Mrd. € (Vorjahr: 8,2 Mrd. €) zu sehen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € blieb im Geschäftsjahr 2015 unverändert. Bezogen auf die Bilanzsumme von 24,5 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 0,9 % (Vorjahr: 1,1 %).

Liquiditätsanalyse

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und Asset-Backed Security-Programmen sowie von der Volkswagen Financial Services AG und Volkswagen Bank GmbH gewährten Darlehen. Die Volkswagen Bank GmbH hält Liquiditätsreserven in Form von Wertpapieren im Pfanddepot bei der Deutschen Bundesbank. Das aktive Management des Pfanddepots, welches der Volkswagen Bank GmbH die Teilnahme an den Refinanzierungsfazilitäten ermöglicht, hat sich als effiziente Liquiditätsreserve bewährt. Neben Anleihen verschiedener Staaten in Höhe von 2,0 Mrd. € sind auch erstrangige ABS-Schuldverschreibungen von Zweckgesellschaften der Volkswagen Leasing GmbH sowie Volkswagen Bank GmbH in Höhe von 7,2 Mrd. € als Sicherheit im Pfanddepot hinterlegt.

Das Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cash-flow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite in der konsolidierten Betrachtung von Volkswagen Leasing GmbH, Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Financial Services AG. Für Refinanzierungsinstrumente wird dabei mit den juristischen Cash-flows gerechnet und für weitere, die Liquidität beeinflussende Faktoren, wird auf erwartete Cash-flows abgestellt. Im Berichtszeitraum betrug die Reichweite der Liquidität zusammen mit einer simulierten, eingeschränkten Refinanzierung sowie einem teilweisen Abzug der Tagesgeldeinlagen mindestens 19 Wochen.

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

zwölf Monate prognostiziert und dem Refinanzierungspotenzial im jeweiligen Laufzeitband gegenübergestellt. Die Refinanzierungspotenziale waren im Normalfall und in den von der MaRisk geforderten Stresstests zu jedem Zeitpunkt in ausreichender Höhe vorhanden, um die Liquiditätsbedarfe zu decken.

REFINANZIERUNG

Strategische Grundsätze

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

Umsetzung

Die Refinanzierungssituation stellte sich im Jahr 2015 vor dem Hintergrund der Abgasthematik insgesamt deutlich herausfordernder dar als im Vorjahr. Die Volkswagen Financial Services AG hat seit dem 18. September keine unbesicherten Anleihen begeben. Es bestand weiterhin Zugang zum Kapitalmarkt, so konnten Commercial Paper revolviert werden und besicherte Anleihen (ABS) erfolgreich platziert werden.

Die Volkswagen Leasing GmbH konnte im August 2015, kurz vor Beginn der jährlichen „Sommerpause“ des Marktes, zwei öffentliche Anleihen über insgesamt 1,5 Mrd. € platzieren. Der Emissionszeitpunkt bewirkte hierbei große Aufmerksamkeit bei Investoren, resultierend in einer sehr erfolgreich verlaufenden Transaktion. Aufgeteilt war diese in eine variabel verzinsliche Tranche mit zwei Jahren Laufzeit und eine festverzinsliche Tranche mit fünf Jahren Laufzeit.

Auch im Jahr 2015 war die Volkswagen Leasing GmbH mit ihrem ABS-Programm am Markt aktiv. Deutsche Leasingforderungen wurden im Mai 2015 im Rahmen der „Volkswagen Car Lease 21“ (VCL 21) verbrieft. Die Transaktion wurde aufgrund des hohen Investoreninteresses von 750 Mio. € auf 1.065 Mio. € aufgestockt. Im November 2015 konnte ungeachtet der Abgasthematik des Volkswagen Konzerns die „Volkswagen Car Lease 22“ (VCL 22) mit einem Volumen von 857 Mio. € bei Investoren platziert werden.

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

Chancen- und Risikobericht

In einem herausfordernden Marktumfeld ist das aktive Chancen- und Risikomanagement für die Volkswagen Leasing GmbH ein nachhaltiger Erfolgsfaktor.

RISIKEN UND CHANCEN

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

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

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

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

STRATEGISCHE CHANCEN

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

Einführung von etablierten Produkten in zusätzlichen Märkten ergeben.

Eine signifikante Chance für die Volkswagen Leasing GmbH bietet die Digitalisierung unseres Geschäfts. Ziel ist es, bis 2025 alle unsere Produkte weltweit auch online anzubieten. Mit dem Ausbau der digitalen Vertriebskanäle adressieren wir die sich ändernden Bedürfnisse unserer Kunden und stärken unsere Wettbewerbsposition.

CHANCEN AUS KREDITRISIKEN

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

CHANCEN AUS RESTWERTRISIKEN

Bei der Verwertung von Fahrzeugen besteht für die Volkswagen Leasing GmbH dann die Chance, einen höheren Preis als den kalkulierten Restwert zu erzielen, wenn aufgrund der laufenden Anpassung der Restwerte an aktuelle Gegebenheiten 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 als Summe aller Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften definiert. Das Risikomanagementsystem (IRMS) – in Verbindung mit der Rechnungslegung – bezieht sich auf das Risiko einer Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung. Im Folgenden werden die wesentlichen Elemen-

te des IKS/IRMS des Rechnungslegungsprozesses bei der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben:

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

Zusammenfassend soll das vorhandene interne Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH die Sicher-

stellung einer ordnungsmäßigen und verlässlichen Informationsbasis über die finanzielle Lage der Volkswagen Leasing GmbH zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2015 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 Verlustbeziehungswise Schadensgefahr verstanden, die entsteht, wenn eine erwartete zukünftige Entwicklung ungünstiger verläuft als geplant.

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

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

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

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

Das Risikomanagement in der Volkswagen Leasing GmbH ist dadurch gekennzeichnet, dass die dauerhafte und personenunabhängige Funktionsfähigkeit durch eine klare und eindeutige organisatorische sowie personelle Trennung von Aufgaben- und Tätigkeitsfeldern zwischen der Holding (Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden) und den Märkten (lokales Risikomanagement) sichergestellt ist.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden übernimmt eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements. Dies beinhaltet die Formulierung risikopolitischer Leitlinien, die Entwicklung und Pflege von risikomanagementrele-

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

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

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

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

RISIKOSTRATEGIE UND RISIKOSTEUERUNG

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

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH hat im Rahmen ihrer Gesamtverantwortung einen MaRisk-konformen Strategieprozess sowie eine Geschäfts- und Risikostrategie implementiert. Unsere bisherige Strategie WIR2018 haben wir im Jahr 2015 durch unsere neue Unternehmensstrategie ROUTE 2025 weiterentwickelt. Dabei dokumentiert die Geschäftsstrategie ROUTE2025 das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die strategischen Handlungsfelder zur Erreichung der entsprechenden Ziele. Weiterhin dient die Geschäftsstrategie gegebenenfalls als Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie.

Die Risikostrategie wird auf Basis der Risikoinventur, der Risikotragfähigkeit und rechtlicher Anforderungen jährlich und ad-hoc überprüft, gegebenenfalls angepasst und mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert. In der Risikostrategie werden unter Berücksichtigung der geschäftspolitischen Ausrichtung (Geschäftsstrategie), der Risikotoleranz und des Risikoappetits die wesentlichen Ziele und Maßnahmen der Risikosteuerung je Risikoart dargestellt. Eine Überprüfung der

Zielerreichung findet jährlich statt. Sich ergebende Abweichungen werden auf ihre Ursachen hin analysiert und anschließend mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert.

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

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

RISIKOINVENTUR

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

Die auf der Datenbasis per 31. Dezember 2014 durchgeführte Risikoinventur kam zu dem Ergebnis, dass die quantifizierbaren Risikoarten Adressenausfall-, Ertrags-, Direktes Restwert-, Marktpreis-, Liquiditäts-, Operationelles Risiko sowie die nicht quantifizierbaren Risikoarten Reputations- und Strategisches Risiko als wesentliche Risikoarten einzustufen sind. Das Indirekte Restwertrisiko wurde aufgrund des geringen Anteils am Gesamtrisiko als unwesentlich eingestuft. Vorhandene sonstige Risikoarten werden in den genannten Risikoarten berücksichtigt.

RISIKOTRAGFÄHIGKEIT, RISIKOLIMITIERUNG UND STRESSTESTING

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

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

Die Quantifizierung der wesentlichen Risiken erfolgt im Rahmen der steuerungsrelevanten Risikotragfähigkeitsanalyse auf Basis eines Going Concern-Ansatzes mit einem einheitlichen Konfidenzniveau von 90 % (Ausnahme: Liquiditätsrisiko [Refinanzierungsrisiko] mit einem Konfidenzniveau von 99 %) bei einem Betrachtungshorizont von einem Jahr.

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

Die Einrichtung des Risikolimitierungssystems als Kernelement der Kapitalallokation begrenzt das Risiko auf unterschiedlichen Ebenen und stellt damit die ökonomische Risikotragfähigkeit der Volkswagen Leasing GmbH sicher. Ausgehend von den verfügbaren Eigenkapital- und Ergebnisbestandteilen wird unter Berücksichtigung diverser Abzugspositionen das Risikodeckungspotenzial bestimmt. Entsprechend der Risikotoleranz der Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH wird nur ein Teil dieses Risikodeckungspotenzials in Form eines Gesamtrisikolimits als Risikoobergrenze definiert. Zur operativen Überwachung und Steuerung wird das Gesamtrisikolimit auf die Risikoarten Adressenausfallrisiko, Restwertrisiko, Marktpreisrisiko, Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko) und Operationelles Risiko allokiert. Hierbei werden unter dem zusammenfassenden Limit für die übergeordnete Risikoart Adressenausfallrisiko das Kredit-, Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko einzeln begrenzt.

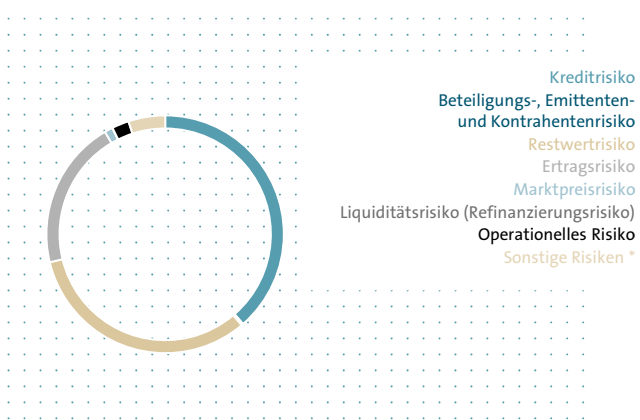
In einem zweiten Schritt werden die Risikoartenlimite (mit Ausnahme des Beteiligungs-, Emittenten-, Kontrahenten- sowie des Liquiditätsrisikos [Refinanzierungsrisiko]) auf Filialebene aufgeteilt.

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

Das ökonomische Gesamtrisiko der Volkswagen Leasing GmbH beträgt per 30. September 2015 797 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben per 30.09.2015



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

ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

Risikoarten	30.09.2015		31.12.2014	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Kreditrisiko	307,8	38,6	289,0	41,4
Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko	2,1	0,3	1,7	0,2
Restwertrisiko	257,9	32,3	192,3	27,5
Ertragsrisiko	162,0	20,3	130,0	18,6
Marktpreisrisiko	9,0	1,1	3,0	0,4
Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko)	0,0	0,0	0,1	0,0
Operationelles Risiko	18,6	2,3	47,2	6,8
Sonstige Risiken *	39,9	5,0	34,9	5,0
Gesamt	797,3	100,0	698,1	100,0

* Pauschalwert für nicht quantifizierte wesentliche Risiken: Reputations- und Strategisches Risiko.

Das Risikodeckungspotenzial beträgt per 30. September 2015 1,9 Mrd. € und setzt sich zusammen aus dem bilanziellen Eigenkapital (1,9 Mrd. €), dem Vorschauergebnis für die nächsten 12 Monate (0,1 Mrd. €) sowie dem Abzug von Anpassungspositionen (0,1 Mrd. €). Das Risikodeckungspotenzial wurde per 30. September 2015 durch die oben dargestellten Risiken zu 41 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß Säule II belief sich im Zeitraum 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 auf 41 %.

Bis zum 31. Dezember 2015 haben sich keine Anzeichen für wesentliche Veränderungen bei der Auslastung des Risikodeckungspotenzials ergeben.

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

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

RISIKOKONZENTRATIONEN

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

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

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

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

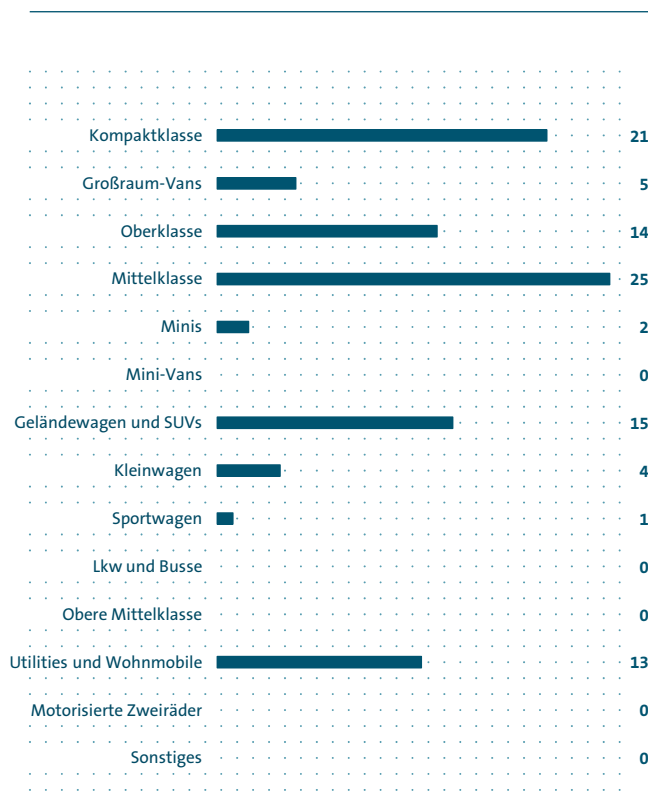
Adressenkonzentrationen sind in der Volkswagen Leasing GmbH aufgrund des Leasinggeschäfts mit einem großen Anteil im Kleinkreditbereich (Retail) nur von untergeordneter Bedeutung. Unter regionalen Aspekten hat die Volkswagen Leasing GmbH eine Konzentration auf den deutschen Markt, setzt dabei aber auf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

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

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

zeugpalette verschiedener Marken des Volkswagen Konzerns breit diversifiziert (vgl. nachstehendes Diagramm).

SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 30. SEPTEMBER 2015
Angaben in %



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

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

RISIKOBERICHTERSTATTUNG

Die Risikoberichterstattung an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH sowie die Gesellschafterversammlung erfolgt vierteljährlich in Form eines ausführlichen Risikomanagementberichts. Ausgangspunkt des Risikomanagementberichts ist aufgrund der Wichtigkeit für die unter Risikoaspekten erfolgreiche Fortführung des Unternehmens die Risikotragfähigkeit. Dazu werden die Herleitung des verfügbaren Risikodeckungspotenzials, die Limitauslastung sowie die derzeitige prozentuale Verteilung des Gesamtrisikos auf die einzelnen Risikoarten dargestellt. Daneben geht der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden sowohl auf aggregierter Ebene als auch zum Großteil für Märkte im Detail auf die Kredit-, Marktpreis-, Liquiditäts-, Operationellen-, Restwert- und Beteiligungsrisiken ein. Hierbei erfolgt neben der quantitativen Darstellung von Finanzkennzahlen zudem eine qualitative Komponente durch die Bewertung der

aktuellen beziehungsweise zu erwartenden Situation, in der bei Bedarf Handlungsempfehlungen ausgedrückt werden. Darüber hinaus gibt es weitere risikoartenspezifische Berichte. Ergänzt wird das regelmäßige Berichtswesen durch eine Ad-hoc-Berichterstattung.

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

NEU-PRODUKT- BEZIEHUNGSWEISE NEUE-MÄRKTE-PROZESS

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

RISIKOARTEN

Adressenausfallrisiko

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

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

Kreditrisiko

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

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

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

Die Konsequenzen eines Eintritts von Kreditausfällen liegen in einem unternehmerischen Vermögensverlust, der die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – je nach Schadenshöhe – negativ beeinflusst. Führt beispielsweise ein wirtschaftlicher Abschwung zu

erhöhten Zahlungsunfähigkeiten sowie -unwilligkeiten auf seiten der Leasingnehmer, entsteht erhöhter Abschreibungsaufwand. Hierdurch wird das Betriebsergebnis negativ beeinflusst.

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

In einer Arbeitsrichtlinie sind Rahmenvorgaben zur Entwicklung und Pflege der Rating-Systeme beschrieben. Weiterhin existiert ein Rating-Handbuch, welches die Anwendung der Rating-Systeme im Rahmen des Genehmigungsprozesses regelt. Analog werden in Arbeitsanweisungen die Rahmenbedingungen bezüglich Entwicklung, Einsatz und Validierung der Scoring-Verfahren im Retail-Geschäft festgelegt.

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

Rating-Verfahren im Corporate-Geschäft

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

Scoring-Verfahren im Retail-Geschäft

In der Bonitätsanalyse für Privatkunden 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. Abweichend davon werden in kleineren und wenig risikobehafteten Portfolios auch generische und robuste Scorekarten und Expertensysteme eingesetzt, um den Risikogehalt der Leasinganfragen zu bewerten.

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

Betreuung und Überprüfung der Retail- und Corporate-Verfahren

Die vom Zentralen Risikomanagement & Methoden betreuten Modelle und Verfahren werden auf Basis von standardisierten Vorgehensmodellen zur Validierung und Überwachung von Risikoklassifizierungsverfahren regelmäßig validiert und überwacht, bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Dies betrifft sowohl Modelle und Verfahren zur Bonitätsbeurteilung und zur Schätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit wie Rating- und Scoring-Verfahren als auch Modelle zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall.

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

Sicherheiten

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

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

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

Wertberichtigungen

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

Für akut ausfallgefährdete Forderungen sind Einzelwertberichtigungen im Individualgeschäft und pauschalierte Einzelwert-

berichtigungen im Massengeschäft (Retail) zu bilden. Die Klassifizierung als akut ausfallgefährdete Forderung erfolgt in Abhängigkeit von der Bonitätsbewertung (Scoring beziehungsweise Rating). Für latent ausfallgefährdete Forderungen werden Pauschalwertberichtigungen gebildet.

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (im Sinne des nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte: für die Ausfallwahrscheinlichkeit (PD): 4,6 %, die Verlustquote bei Ausfall (LGD): 34,9 % und das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 20,8 Mrd. €.

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

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

Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2015 konnte das Forderungsvolumen weiter ausgebaut werden. Das Wachstum konnte aufgrund des robusten wirtschaftlichen Umfelds in Deutschland erzielt werden. Der Anstieg des deutschen Corporate Portfolios hat den Rückgang des Retail Portfolios kompensiert. Auswirkungen der Abgasthematik des Volkswagen Konzerns sind bislang nicht im Portfolio sichtbar. Insgesamt ist das Kreditrisiko im Portfolio der Volkswagen Leasing GmbH im Geschäftsjahr 2015 stabil geblieben.

Kontrahentenrisiko

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

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

Vordergründiges Ziel des Managements von Kontrahentenrisiken ist eine Früherkennung von potenziellen Zahlungsausfällen,

um – soweit möglich – frühzeitig Gegensteuerungsmaßnahmen initiieren zu können. Dabei gilt das Ziel, die Risiken nur im Rahmen genehmigter Limits einzugehen.

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

Länderrisiko

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

Beteiligungsrisiko

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

Die Konsequenzen eines Eintritts des Beteiligungsrisikos in Form eines Marktwertverlustes oder gar Ausfalls einer Beteiligung würden in direkten Auswirkungen auf entsprechende bilanzielle Kennzahlen münden. Die Vermögens- und Ertragslage der Volkswagen Leasing GmbH würde durch erfolgswirksame Abschreibungen negativ beeinträchtigt werden.

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

Marktpreisrisiko

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

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

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

Zinsänderungsrisiko

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

Schlagend werdende Zinsänderungen können die Ertragslage negativ beeinflussen.

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

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 Zinschockszenarien + 200 Basispunkte und – 200 Basispunkte monatlich quantifiziert und überwacht.

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Fremdwährungsrisiko

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

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

Entwicklung Marktpreisrisiko

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

Ertragsrisiko (Spezifisches GuV-Risiko)

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Liquiditätsrisiko

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

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

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

Risikosteuerung und -überwachung

Zur Steuerung der Liquidität überwacht das Operational Liquidity Committee (OLC) die aktuelle Liquiditätssituation und die Reichweite der Liquidität in zweiwöchentlichen Sitzungen. Aufgrund der Abgasthematik wurde der Sitzungsturnus des OLC auf wöchentlich erhöht. Es entscheidet über Refinanzierungsmaßnahmen beziehungsweise bereitet notwendige Entscheidungen für die Entscheidungsträger vor.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden kommuniziert die wesentlichen Steuerungsinformationen beziehungsweise relevante Frühwarnindikatoren des Zahlungsunfähigkeitsrisikos und des Refinanzierungsrisikos. In Bezug auf das Zahlungsunfähigkeitsrisiko sind dies angemessene Schwellenwerte für ermittelte Auslastungsgrade – unter Berücksichtigung des Zugangs zu den 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 der Volkswagen Leasing GmbH wird monatlich über die aktuelle Liquiditätssituation informiert.

Operationelles Risiko

Das Operationelle Risiko (OpR) ist die Gefahr von Verlusten, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren (Prozessrisiken), Menschen (Personalrisiken), Systemen

(Technologierisiken) oder infolge externer Ereignisse (Externe Risiken) eintreten. Diese Definition schließt die Rechtsrisiken ein.

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

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

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

Der Bereich BCM & Operational Risk plausibilisiert die Angaben der Gesellschaften/Unternehmensbereiche aus den Risk Self Assessments sowie die gemeldeten Schadensfälle und leitet gegebenenfalls erforderliche Korrekturen ein, überprüft die Funktionsfähigkeit des OpR-Systems und veranlasst bei Bedarf entsprechende Anpassungen. Hierzu gehören insbesondere die vollständige Einbeziehung aller OpR-Geschäftsbereiche, die Überprüfung

der Einhaltung der Teilrisikostategie für Operationelle Risiken sowie die Überprüfung von Methoden und Verfahren zur Risikomessung.

Die Kommunikation von Operationellen Risiken erfolgt vierteljährlich im Rahmen der Risikomanagementberichte. Darüber hinaus wird ein OpR-Jahresbericht erstellt, in dem die wesentlichen Vorgänge eines Geschäftsjahres noch einmal zusammenhängend dargestellt und beurteilt werden. Die regelmäßige Berichterstattung wird durch Ad-hoc-Meldungen ergänzt, sofern die festgelegten Kriterien erfüllt sind.

Entwicklung

Der Anstieg der Operationellen Risiken in der Vergangenheit beruht unter anderem auf dem Geschäftswachstum, auch unter Berücksichtigung der Rechtsrisiken, der Volkswagen Leasing GmbH.

Es bestehen Rückstellungen für Rechtsrisiken in Höhe von 121 Mio. €. Vor dem Hintergrund der Operationellen Risiken wurden wir bereits aktiv, um eine höhere Aufmerksamkeit für die OPR-Thematik in der Volkswagen Leasing GmbH zu schaffen. So führten Schulungen und Sensibilisierungen für das Thema Operationelle Risiken zu einer verbesserten Erfassung von Schadensfällen. Aufgrund der Erkenntnisse aus eingetretenen Schadensfällen können potenzielle Risiken besser eingeschätzt werden und zusätzlich zur Berücksichtigung neuer Szenarien führen. Dieser Aufbau von Erfahrungen und Expertise bei den lokal verantwortlichen Personen, spiegelt sich auch in den Einschätzungen der zukünftigen Operationellen Risiken wider.

Risiko aus Outsourcingaktivitäten

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

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Restwertrisiko

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwertrisiken erfolgt über den EL und UL. Der EL ergibt sich aus der Differenz zwischen dem aktuellen, zum Bewertungsstichtag erwarteten Verwertungserlös und dem vertraglichen, bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert je Fahrzeug. Zusätzlich werden weitere Parameter wie zum Beispiel Verwertungskosten bei der Berechnung berücksichtigt. Der Portfolio-EL wird durch Addition der einzelnen ELs aller Fahrzeuge ermittelt.

Für die Quantifizierung des UL wird die Veränderung des prognostizierten Restwertes ein Jahr vor Vertragsende zum tatsächlich erzielten (um Schäden und Fahrleistungsabweichungen bereinigten) Verkaufspreis gemessen. Die Wertveränderung wird in einem ersten Schritt pro Einzelvertrag je Periode betrachtet. Aufgrund der Größe der Portfolios und der Vielzahl an Fahrzeugen ist jedoch das systematische Risiko von Bedeutung, sodass in einem zweiten Schritt die mittlere Wertveränderung der prognostizierten Restwerte über mehrere Perioden ermittelt wird. Der sich daraus ergebende Abschlag wird unter Benutzung der Quantilfunktion der Normalverteilung zu einem vorgegebenen Konfidenzniveau berechnet.

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

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

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

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

Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden im Rahmen eines aktiven Risikomanagements verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos 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 Restwertrisiken vorgesehen, die expertenorientiert unter Einbeziehung der zentralen und lokalen Risikospezialisten durchgeführt werden. Die indirekten Restwertrisiken der Volkswagen Leasing GmbH werden plausibilisiert und in Abhängigkeit von der Risikohöhe und der Bedeutung bewertet.

Hinsichtlich der indirekten Restwertrisiken überprüft der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden in enger Zusammenarbeit mit den Marken und dem Handel verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des indirekten Restwertrisikos ergriffen.

Entwicklung

Im Jahresvergleich sind die Volumen vor allem getrieben durch das Portfolio in Deutschland angestiegen. Das Restwertrisiko im Portfolio der Volkswagen Leasing GmbH wurde durch die Abgasthematik des Volkswagen Konzerns beeinflusst und durch eine erhöhte Risikovorsorge adäquat abgedeckt.

Strategisches Risiko

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

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

Ziel der Volkswagen Leasing GmbH ist die kontrollierte Übernahme strategischer Risiken zur systematischen Erschließung von Ertragspotenzialen im Kerngeschäft. Der Eintritt eines Strategischen Risikos kann im schlimmsten Fall den Bestand der Gesellschaft gefährden. In der Risikotragfähigkeit wird das Strategische Risiko durch einen Abschlag von der Risikodeckungsmasse quantitativ berücksichtigt.

Reputationsrisiko

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

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

ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG

Die Volkswagen Leasing GmbH geht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit verantwortungsbewusst Risiken ein. Grundlage hierfür ist ein umfassendes System zur Identifizierung, Messung, Analyse sowie Überwachung und Steuerung von Risiken als Bestandteil eines ganzheitlichen risiko- und renditeorientierten Steuerungssystems. Die Risikotragfähigkeit war im Jahr 2015 jederzeit gegeben. Unsere Geschäftskontinuität sehen wir nicht als gefährdet an.

Auch im Jahr 2015 erfolgte eine kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Systems, beispielsweise durch Anpassungen bei Methoden und Modellen, Systemen, Prozessen und der IT. Schwerpunkte waren zum Beispiel die Implementierung einer Collection Guideline für Truck&Bus und die Fortführung des Roll-Outs des einheitlichen LGD- Retail-Modellaufsatzes.

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

PROGNOSE ZU WESENTLICHEN RISIKEN

Kreditrisiko Prognose

Insgesamt erwarten wir für 2016 eine anhaltend stabile Risikolage mit einer Fortsetzung der Erholungstendenzen in Italien. Die Auswirkungen der Abgasthematik des Volkswagen Konzerns auf die Nachfrage bleiben abzuwarten.

Restwertrisiko Prognose

Wir gehen weiterhin von einem Wachstum des Restwertportfolios in 2016 aus. Haupttreiber hierfür sind die implementierten Wachstumsprogramme, eine weitere wirtschaftliche Erholung der Märkte sowie eine Ausweitung des Flottengeschäfts.

Die Abgasthematik bleibt natürlich im Fokus. Daher wird die Entwicklung der Restwerte weiterhin kontinuierlich und eng überwacht, um bei entsprechender Konstellation der Risikoentwicklung adäquat zu agieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Restwertrisiken haben die vertrauensbildenden Maßnahmen der Marken und der Erfolg der Rückrufaktion.

Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als stabil zu erwartenden Zinsumfeldes und moderater Volatilitäten der Wechselkurse wird für das Geschäftsjahr 2016 mit einer gleichbleibenden Marktpreisrisikosituation gerechnet.

Operationelles Risiko Prognose

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

Liquiditätsrisiko Prognose

Aufgrund der zurzeit bestehenden Unsicherheiten über die Auswirkungen der Abgasthematik für den Volkswagen Konzern kann es zu einer eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit von Refinanzierungsinstrumenten kommen. Eine Verschlechterung der Situation an den Kapitalmärkten kann die Fähigkeit der Volkswagen Leasing GmbH zur Refinanzierung beeinträchtigen. Dieses Liquiditätsrisiko beinhaltet insbesondere, dass nicht genügend Liquidität zur Verfügung steht, um Neugeschäft zu tätigen. Durch eine Herabstufung des Unternehmensratings der Volkswagen Financial Services AG könnten zudem die Konditionen der Außenfinanzierung der Volkswagen Financial Services AG und indirekt der Volkswagen Leasing GmbH beeinträchtigt werden und/oder die Refinanzierungskosten steigen.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2015 traten keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung für die Volkswagen Leasing GmbH auf.

Personalbericht

Im Rahmen der ROUTE2025 werden auch in der Personalstrategie neue Akzente gesetzt

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 2015 arbeiteten 1.279 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.194) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2015 78 Mitarbeiter (Vorjahr: 77) mit Arbeitsverträgen der Volkswagen Leasing GmbH beschäftigt. In unserer Filiale in Warschau waren per 31. Dezember 2015 drei Mitarbeiter beschäftigt.

Der Bereich Personal der Volkswagen Financial Services AG ist übergreifend für alle inländischen Gesellschaften des Volkswagen Financial Services Konzerns tätig. Im Rahmen der Strategie ROUTE2025 wurden auch in der Personalstrategie neue Akzente gesetzt. Unter der Überschrift „Top-Arbeitgeber/Top-Arbeitnehmer“ finden sich sechs strategische Handlungsfelder wieder, welche dazu beitragen, die Volkswagen Financial Services AG als „The key to mobility“ zu positionieren. Mit den besten Mitarbeitern wollen wir die strategischen Dimensionen Kunde, Volumen, Profitabilität und „Operational Excellence“ weiter vorantreiben. Durch gezielte Maßnahmen der Personalentwicklung und -bindung sowie eine leistungsgerechte Erfolgsbeteiligung sollen Höchstleistung gefördert werden, mit dem Ziel mit Top-Mitarbeitern einen hervorragenden Kundenservice sicherzustellen, aber auch als Top-Arbeitgeber unseren weltweit anerkannt guten Ruf noch weiter zu verbessern. Dabei wird es uns helfen, noch mehr auf eine offene Feedback- und Diskussionskultur sowie wertschätzende Kooperationskultur zu achten.

Für die Umsetzung unserer Personalstrategie ist die Human Resources Strategy Card nach wie vor das wichtigste Steuerungsinstrument. Die dort niedergelegten Ziele und Definitionen bilden eine weltweit einheitliche Orientierung für unsere lokalen Gesellschaften mit den beiden Perspektiven Top-Arbeitgeber und Top-Mitarbeiter. Die Inhalte wurden nach Diskussion mit den internationalen Personalleitern überarbeitet und, wo nötig, an die ROUTE2025 angepasst. Ab 2016 wird dann nach der aktualisierten HR Strategy Card die Personalarbeit international gesteuert und wie bereits zuvor der Entwicklungsstand in regelmäßigen Gesprächen mit dem Headquarter erläutert und gegebenenfalls unterstützende Maßnahmen besprochen. Den Reifegrad unseres Ziels, ein Top-

Arbeitgeber zu sein, evaluieren wir durch die regelmäßige Teilnahme an externen Arbeitgeberwettbewerben. Inzwischen nehmen 15 Landesgesellschaften an externen Wettbewerben zur Ermittlung der Arbeitgeberattraktivität teil, darunter auch die Volkswagen Financial Services AG in Deutschland, die sich in zweijährlichem Rhythmus und in 2015 bereits zum siebten Mal am Arbeitgeberwettbewerb Great Place to Work – Deutschlands Beste Arbeitgeber beteiligt. Die Volkswagen Financial Services AG hat außerdem im Jahr 2015 zum dritten Mal in Folge den ersten Platz in der FOCUS-Studie „Deutschlands Beste Arbeitgeber“ in der Rubrik Großunternehmen „Banken und Finanzdienstleistungen“ belegt.

Die Zufriedenheit unserer Kunden mit der Arbeit unserer Mitarbeiter hat für die Volkswagen Financial Services AG höchste Priorität. Aus diesem Grund dienen auch die Ergebnisse von Umfragen zur externen und internen Kundenzufriedenheit als Gradmesser für unsere Zielerreichung. Für Geschäftsbereiche, die keinen Kontakt zu externen Kunden haben, besteht die Möglichkeit mit dem „Internen Kunden-Feedback zur Kunden- und Serviceorientierung“ in einer Onlinebefragung alle internen Mitarbeiter als Kunden des betreffenden Geschäftsbereichs aufzurufen, ihre Zufriedenheit anhand definierter Kriterien zur Kunden- und Serviceorientierung auszudrücken.

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

Darüber hinaus werden in regelmäßigen jährlichen Abständen Qualifizierungskonferenzen durchgeführt, in denen Führungskräfte anhand des Elements „Kompetenzentwicklung“ zukunftsorientiert gemeinsam mit der FS Akademie die zukünftigen Handlungsfelder sowie die daraus resultierenden strategischen Qualifizierungsbedarfe diskutieren. Weiterhin arbeitet die Personalentwicklung an einem Konzept, das perspektivisch dazu führen wird, dass beim Aufsatz neuer Projekte für Systeme und Produkte Qualifizierungsbedarfe bereits frühzeitig berücksichtigt und signalisiert werden.

Prognosebericht

Die wirtschaftliche Erholung in Westeuropa wird sich im Jahr 2016 voraussichtlich fortsetzen. Mit ihrer Produktvielfalt und Präsenz in den Märkten will die Volkswagen Leasing GmbH von dieser Entwicklung profitieren.

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

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Wir gehen in unseren Planungen davon aus, dass die Weltwirtschaft 2016 etwas stärker wachsen wird als im Vorjahr.

In Westeuropa sollte die wirtschaftliche Erholung auch im Jahr 2016 anhalten. Die Lösung struktureller Probleme stellt in diesem Zusammenhang weiterhin eine große Herausforderung dar. Für Zentraleuropa gehen wir von zunehmenden Wachstumsraten aus. In Osteuropa dürfte sich die wirtschaftliche Lage stabilisieren, sofern sich der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine nicht verschärft.

Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2016 voraussichtlich weiter wachsen und etwas höhere Steigerungsraten als im Berichtsjahr verzeichnen. Die stabile Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte bestehen bleiben.

FINANZMÄRKTE

Die Entwicklung auf den Kapitalmärkten wird aufgrund der anhaltend ultraexpansiven Geldpolitik im Euroraum und in Japan die Renditen weiter belasten. Die Zinserhöhung der US-Notenbank zeigt die im Aufschwung befindliche US-Konjunktur; dies könnte jedoch negative Folgen für eine schwächelnde Weltkonjunktur haben.

In Europa wird eine wirtschaftliche Erholung erwartet, positive Impulse kommen von der Auslandsnachfrage, der Euro-Abwertung sowie dem Rückgang der Energiepreise. Die Entwicklung in Russland wird auch in 2016 von einer Vielzahl an Determinanten abhängen: Während für die Konjunktur von einer fragilen Bodenbildung ausgegangen wird, sorgen der weiterhin

ungelöste Ukraine-Konflikt sowie die Aktivitäten in Syrien für Volatilität. In Großbritannien werden für 2016 weitere Diskussionen zum Referendum über den Austritt aus der Europäischen Union erwartet, die trotz einer hier herrschenden Form der Sonderkonjunktur eine erhebliche Unsicherheit für Märkte, Unternehmen und Haushalte mit sich bringen und die britische Währung unter Druck setzen können. Für Südafrika wird in 2016 mit einer weiteren Anhebung der Leitzinsen und einer steigenden Inflationsrate gerechnet.

Die deutsche Wirtschaftsleistung wird voraussichtlich weiter wachsen, bei robuster Binnennachfrage werden keine hohen Erwartungen in zusätzliche Wachstumsimpulse aus der Nicht-Eurozone gesetzt. Der Aktienmarkt in Deutschland wird mittelfristig von latenter Verunsicherung geprägt, neben Nachwirkungen negativer Meldungen aus der zweiten Jahreshälfte 2015 werden Sorgen über die Robustheit der Schwellenländer, insbesondere Chinas, weiter anhalten.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2016 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte ist der Volkswagen Konzern sehr gut aufgestellt. Unsere breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit verbrauchoptimierten Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft uns weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Auch für die Jahre 2017 bis 2020 gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage fortsetzt.

Für das Jahr 2016 erwarten wir in Westeuropa ein Nachfragevolumen leicht unter dem Niveau des Berichtsjahres. Das Vorkrisenniveau dürfte auch mittelfristig nicht erreicht werden. Die andauernde Schuldenkrise wird die Konsumenten in vielen Ländern der Region voraussichtlich weiterhin verunsichern und ihre finanziellen Möglichkeiten für einen Neuwagenkauf einschränken. In Italien wird sich der Erholungskurs voraussichtlich moderat

fortsetzen. In den zentral- und osteuropäischen Märkten dürfte sich die Pkw-Nachfrage 2016 noch etwas unter dem schwachen Vorjahreswert bewegen. Für viele zentraleuropäische Märkte erwarten wir ein weiteres Nachfragewachstum beziehungsweise ein Marktvolumen auf Höhe des Vorjahres.

Nach der positiven Entwicklung der vergangenen Jahre prognostizieren wir für den deutschen Pkw-Markt 2016 ein Volumen, das knapp unter dem Vorjahreswert liegt.

Auch im Jahr 2016 werden sich die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir mit einer leicht steigenden Nachfrage; dieser Trend sollte sich in den Jahren 2017 bis 2020 fortsetzen.

Vor dem Hintergrund der für 2016 erwarteten anhaltenden Stabilisierung der Wirtschaft gehen wir in Westeuropa bei den leichten Nutzfahrzeugen von einer Nachfrage auf Vorjahresniveau aus. Für Deutschland erwarten wir, dass die Zulassungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2016 voraussichtlich auf der Höhe des Vorjahreswerts liegen.

MOBILITÄTSKONZEPTE

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

Die Volkswagen Financial Services AG arbeitet intensiv daran, gemeinsam mit den Automobilmarken des Volkswagen Konzerns Vorreiter bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte zu sein, ganz so, wie dies im klassischen Geschäft seit Langem der Fall ist.

Neue Mobilitätsangebote werden das traditionelle Verständnis, ein Automobil zu besitzen, ergänzen. Über das Leasing, die Langzeitmiete und das Auto- und Lkw-Vermietgeschäft bis hin zum Carsharing deckt die Volkswagen Financial Services AG über ihre Tochtergesellschaften nun einen noch größeren Teil des Mobilitätsbedarfs ihrer Kunden ab.

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

Damit lösen wir den Kern unseres Markenversprechens auch zukünftig ein und bleiben nachhaltig „The key to mobility“.

ENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH erwartet im kommenden Geschäftsjahr ein Wachstum im Zusammenhang mit der Absatzentwicklung des Volkswagen Konzerns, wobei mit einer leicht sinkenden Penetration gerechnet wird. Es wird weiterhin angestrebt, Wachstum durch Ausweitung des Produktangebots in vorhandenen Märkten zu erreichen. Bezüglich der Entwicklung der Kredit-, Liquiditäts- und Restwert Risiken unter Berücksichtigung der Abgasthematik verweisen wir auf die Ausführungen im Chancen- und Risikobericht.

AUSSICHTEN FÜR 2016

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass die Weltwirtschaft 2016 trotz einiger Unsicherheiten etwas stärker wachsen wird als im Vorjahr. Risiken gehen unverändert von den Finanzmärkten aus, vor allem aufgrund der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte die Wachstumsaussichten. In den großen Industrieländern erwarten wir eine Belebung der Konjunktur, die Expansionsraten werden aber moderat bleiben.

Unter Berücksichtigung der genannten Faktoren und der Marktentwicklung ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die Ergebniserwartung basiert unter Berücksichtigung der Abgasthematik auf der Annahme leicht steigender Refinanzierungskosten, der Intensivierung der Kooperation mit den einzelnen Konzernmarken, intensivierter Kostenoptimierung im Rahmen unseres Effizienzprogrammes und weiterer erheblicher Unsicherheiten hinsichtlich der makroökonomischen Rahmenbedingungen in der Realwirtschaft und deren Auswirkungen unter anderem auf die Risikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2016 erwarten wir im Markt Deutschland gegenüber dem Vorjahr ein deutlich niedrigeres Operatives Ergebnis nach IFRS. Der Vertragsbestand wie auch Vertragszugänge werden leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet. Bei konstanten Auslieferungen an Fahrzeugen erwarten wir für 2016 eine leicht sinkende Penetration im Markt Deutschland und für die Rechtseinheit Volkswagen Leasing GmbH. Wir erwarten, dass die Unterstützung durch den Volkswagen Konzern zur Bewältigung der Auswirkungen der Abgasthematik beiträgt.

In Italien erwarten wir gegenüber dem Vorjahr sowohl bei den Vertragszugängen und Vertragsbeständen, der Penetrationsrate als auch beim Operativen Ergebnis nach IFRS einen leichten Anstieg.

In Polen wird bei Vertragszugängen und -bestand mit einer leicht positiven Entwicklung gerechnet. Das Operative Ergebnis nach IFRS wird deutlich über dem Vorjahr erwartet. Bei der Penetrationsrate erwarten wir einen deutlichen Anstieg.

Braunschweig, den 9. Februar 2016

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Harald Heßke



Thomas Rennebaum



Dr. Heidrun Zirfas

Bilanz

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG, ZUM 31. DEZEMBER 2015

T€		31.12.2015	31.12.2014
Aktiva			
1.	Forderungen an Kreditinstitute		
a)	Täglich fällig	22.258	5.572
b)	Andere Forderungen	78.567	41.655
		100.825	47.227
2.	Forderungen an Kunden		
a)	Täglich fällig	286.810	286.139
b)	Andere Forderungen	1.086.084	1.038.008
		1.372.894	1.324.147
3.	Anteile an verbundenen Unternehmen	8.651	8.651
4.	Leasingvermögen	21.141.405	19.206.087
5.	Immaterielle Anlagewerte		
a)	Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.616	2.208
b)	Geleistete Anzahlungen	35	14
		3.651	2.222
6.	Sachanlagen		
a)	Grundstücke und Gebäude	39.598	34.661
b)	Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.433	998
		41.031	35.659
7.	Sonstige Vermögensgegenstände	1.240.088	787.261
8.	Rechnungsabgrenzungsposten	641.263	332.683
	Summe der Aktiva	24.549.808	21.743.937

JAHRESABSCHLUSS
Bilanz

T €		31.12.2015	31.12.2014
Passiva			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) Täglich fällig	423.005		320.791
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	586.828		420.369
		1.009.833	741.160
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
a) Täglich fällig	4.722.688		2.976.652
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	5.973.165		4.637.608
		10.695.853	7.614.260
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
a) Begebene Schuldverschreibungen	7.010.661		8.179.214
b) Geldmarktpapiere	275.945		0
		7.286.606	8.179.214
4. Sonstige Verbindlichkeiten		18.185	22.374
5. Rechnungsabgrenzungsposten		4.505.360	4.162.786
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	14.090		16.940
b) Andere Rückstellungen	787.531		774.747
		801.621	791.687
7. Sonderposten mit Rücklageanteil		1.341	1.447
8. Eigenkapital			
a) Gezeichnetes Kapital	76.004		76.004
b) Kapitalrücklage	154.356		154.356
c) Bilanzgewinn	649		649
		231.009	231.009
Summe der Passiva		24.549.808	21.743.937
1. Eventualverbindlichkeiten			
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten		211.685	0
2. Andere Verpflichtungen			
Unwiderrufliche Kreditzusagen		1.872.295	1.689.914

Gewinn- und Verlustrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2015

T€			1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
1.	Leasingerträge		14.001.494	12.941.571
2.	Leasingaufwendungen		7.946.158	7.201.872
			6.055.336	5.739.699
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		24.965	26.862
4.	Zinsaufwendungen		281.690	306.237
	davon: Aufzinsung Rückstellungen		2.718	2.396
			-256.725	-279.375
5.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		8.719	2.721
6.	Provisionserträge		452	754
7.	Provisionsaufwendungen		476.227	416.816
			-475.775	-416.062
8.	Sonstige betriebliche Erträge		250.890	537.888
9.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		105	105
10.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen			
	a) Personalaufwand			
	aa) Löhne und Gehälter	4.193		4.100
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.404		1.240
			5.597	5.340
	b) andere Verwaltungsaufwendungen		382.823	334.355
			388.420	339.695
11.	Abschreibungen und Wertberichtigungen			
	a) auf das Leasingvermögen		4.737.879	4.401.943
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		2.929	2.177
			4.740.808	4.404.120
12.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		36.226	217.660
13.	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft		630.783	697.616
14.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft		180.193	215.689
15.	Aufwendungen aus Verlustübernahme		3.180	4.443
16.	Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit		-36.674	137.131
17.	Außerordentliche Aufwendungen		0	56.483
18.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		38.315	168.721
19.	Erträge aus Verlustübernahme		74.989	88.073
20.	Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne		0	0
21.	Jahresüberschuss		0	0
22.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		649	649
23.	Bilanzgewinn		649	649

Kapitalflussrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2015

T €	1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014 ¹
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	-74.989	-88.074
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	4.740.809	4.404.120
Veränderung der Rückstellungen	9.934	228.927
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-569.052	-466.038
Zinsergebnis	256.726	279.375
Sonstige Anpassungen	54.589	168.286
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	-53.598	-12.174
Veränderung der Forderungen an Kunden	16.897	-764.333
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-842.857	-77.062
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	268.674	251.230
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	3.081.592	-193.720
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	-892.609	1.822.643
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	338.279	-62.594
Erhaltene Zinsen und Dividenden	27.686	31.688
Gezahlte Zinsen	-281.690	-306.237
Gezahlte Ertragsteuern	-54.589	-168.286
I. Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	6.025.802	5.047.751
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	7.624.597	6.784.047
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-13.728.102	-11.949.952
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-10.371	-7.077
II. Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-6.113.876	-5.172.982
Einzahlungen aus Verlustübernahme durch die Volkswagen Financial Services AG	88.074	125.231
III. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	88.074	125.231
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	0	0

1 Die Vorjahreswerte wurden entsprechend der Gliederung des DRS 21 angepasst.

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

Eigenkapitalspiegel

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG

T€	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2014	76.004	154.356	649	231.009
Veränderung	–	–	–	–
Stand 31. Dezember 2015	76.004	154.356	649	231.009

Anhang

DES JAHRESABSCHLUSSES DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2015

1. Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss

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

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

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

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert.

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

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

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

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

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

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

Latente Steuern werden aufgrund eines bestehenden Ergebnisabführungsvertrags grundsätzlich bei der Volkswagen AG als Organträgerin berücksichtigt. Die latenten Steuern werden für alle temporären Differenzen zwischen den handelsrechtlichen Bilanzwerten und deren steuerlichen Wertansätzen unter Berücksichtigung des unternehmensindividuellen Steuersatzes von 29,8 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2015 ergab sich aufgrund der in Anspruch genommenen Saldierungsmöglichkeit von aktiven und passiven latenten Steuern kein gesonderter Ausweis von passiven latenten Steuern. Die in der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung in Italien vorliegenden passiven latenten Steuern aus dem Leasingvermögen werden mit aktiven latenten Steuern aus dem Rückstellungsbereich saldiert. Die in der selbstständig steuerpflichtigen Niederlassung in Polen vorliegenden passiven latenten Steuern aus Forderungen werden mit aktiven latenten Steuern aus dem Leasingvermögen saldiert. Darüber hinaus werden keine aktiven latenten Steuern in Ausübung des Wahlrechts des § 274 HGB angesetzt.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert angesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen werden mit dem Barwert angesetzt.

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

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

3. Erläuterungen zur Bilanz

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

Die Forderungen an Kreditinstitute gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2015	31.12.2014
1. Forderungen an Kreditinstitute	100.825	47.227
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 97.258; Vorjahr: T € 41.936)		
Gesamt	100.825	47.227

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2015	31.12.2014
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	439.142	425.556
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	924.058	887.981
(davon gegen die Gesellschafterin T € 841.938; Vorjahr: T € 839.585)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 75.594; Vorjahr: T € 45.680)		
3. Sonstige Forderungen	9.694	10.610
Gesamt	1.372.894	1.324.147

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2015	31.12.2014
1. Forderungen an Kreditinstitute	100.825	47.227
davon fällig 0 – 3 Monate	100.825	47.227
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	439.142	425.556
davon fällig 0 – 3 Monate	101.243	172.660
davon fällig > 3 – 12 Monate	144.222	95.871
davon fällig > 12 – 60 Monate	193.677	156.755
davon fällig > 60 Monate	0	270
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	924.058	887.981
davon fällig 0 – 3 Monate	174.058	137.981
davon fällig > 12 – 60 Monate	350.000	350.000
davon fällig > 60 Monate	400.000	400.000
4. Sonstige Forderungen	9.694	10.610
davon fällig 0 – 3 Monate	9.694	10.610
Gesamt	1.473.719	1.371.374

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T€ 681.596 (Vorjahr: T€ 522.025), Forderungen aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 366.894 (Vorjahr: T€ 40.350) und aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 86.416 (Vorjahr: T€ 97.519).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 594.396 (Vorjahr: T€ 294.225) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuern in Höhe von T€ 11.673 (Vorjahr: T€ 8.491) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 35.070 (Vorjahr: T€ 29.828) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Durch die Filiale Polen lagen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 610.802 in fremder Währung vor.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2015	31.12.2014
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.009.833	741.160
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 558.021; Vorjahr: T€ 448.607)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	10.695.853	7.614.260
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 6.516.254; Vorjahr: T€ 5.096.683)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T€ 532.178; Vorjahr: T€ 385.068)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T€ 583.410; Vorjahr: T€ 474.547)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	7.286.606	8.179.214
4. Sonstige Verbindlichkeiten	18.185	22.374
Gesamt	19.010.477	16.557.008

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T€	31.12.2015	31.12.2014
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.009.833	741.160
davon fällig 0 – 3 Monate	610.371	498.698
davon fällig > 3 – 12 Monate	364.462	207.462
davon fällig > 12 – 60 Monate	35.000	35.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	10.695.853	7.614.260
davon fällig 0 – 3 Monate	1.502.586	1.007.894
davon fällig > 3 – 12 Monate	1.423.822	881.098
davon fällig > 12 – 60 Monate	7.769.445	4.825.268
davon fällig > 60 Monate	0	900.000
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	7.286.606	8.179.214
davon fällig 0 – 3 Monate	331.668	404.214
davon fällig > 3 – 12 Monate	954.938	2.350.000
davon fällig > 12 – 60 Monate	3.000.000	2.425.000
davon fällig > 60 Monate	3.000.000	3.000.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	18.185	22.374
davon fällig 0 – 3 Monate	12.105	15.840
davon fällig > 3 – 12 Monate	359	338
davon fällig > 12 – 60 Monate	2.210	2.685
davon fällig > 60 Monate	3.511	3.511
Gesamt	19.010.477	16.557.008

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

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Swap-Zinsen in Höhe von T€ 10.799 (Vorjahr: T€ 13.722) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Steuerrückstellungen (T€ 14.090; Vorjahr: T€ 16.940) und andere Rückstellungen (T€ 787.531; Vorjahr: T€ 774.747).

Unter den anderen Rückstellungen werden u. a. die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwertrisiken betrug T€ 9.845 (Vorjahr: T€ 3.345). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 92.477 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 96.861). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 174.815 (Vorjahr: T€ 227.006) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für ausstehende Reparaturrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen beläuft sich auf T€ 265.453 (Vorjahr: T€ 208.373).

Die gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 120.200 vor Abzinsung bei T€ 100.800 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 2.122, Vorjahr: T€ 2.268).

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 Eigenkapital betrug im Berichtsjahr unverändert T€ 231.009.

Durch die Filiale Polen lagen Schulden in Höhe von T€ 610.802 in fremder Währung vor.

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Entwicklung des Anlagevermögens:

T €	BRUTTOBUCHWERTE					Stand 31.12.2015
	Vortrag 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Fremd- währungs- differenzen	
I. Immaterielle Anlagewerte						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.548	2.493	0	0	-64	5.977
Geleistete Anzahlungen	14	26	0	0	-5	35
	3.562	2.519	0	0	-69	6.012
II. Sachanlagen						
Grundstücke und Gebäude	42.457	6.768	5.507	6.835	-39	50.514
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.907	1.044	537	448	-156	2.706
Anlagen im Bau	6.867	41	0	-6.835		73
	51.231	7.853	6.044	448	-195	53.293
III. Leasingvermögen						
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	26.527.449	13.661.114	11.478.179	58.527	95	28.769.006
Geleistete Anzahlungen	59.384	66.994	409	-58.975	0	66.994
	26.586.833	13.728.108	11.478.588	-448	95	28.836.000
IV. Anteile an verbundenen Unternehmen	8.651	0	0	0	0	8.651
Gesamt Anlagevermögen	26.650.277	13.738.480	11.484.632	0	-169	28.903.956

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

	WERTBERICHTIGUNGEN				NETTOBUCHWERTE		
	Vortrag 1.1.2015	Zugänge	Abgänge	Fremd- währungs- differenzen	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2015	Stand 31.12.2014
	1.340	1.027	0	-6	2.361	3.616	2.208
	0	0	0	0	0	35	14
	1.340	1.027	0	-6	2.361	3.651	2.222
	14.663	1.508	5.181	-1	10.989	39.525	27.794
	909	394	29	-1	1.273	1.433	998
	0	0	0	0	0	73	6.867
	15.572	1.902	5.210	-2	12.262	41.031	35.659
	7.380.746	4.737.879	4.423.875	-155	7.694.595	21.074.411	19.146.703
	0	0	0	0	0	66.994	59.384
	7.380.746	4.737.879	4.423.875	-155	7.694.595	21.141.405	19.206.087
	0	0	0	0	0	8.651	8.651
	7.397.658	4.740.808	4.429.085	-163	7.709.218	21.194.738	19.252.619

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 14.001.494. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 7.946.158 und enthalten die zur Erzielung der Erlöse erforderlichen Aufwendungen. Diese sind im Wesentlichen die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Leasinggegenstände und Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing. Das Leasingergebnis beläuft sich auf T€ 6.055.336.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T€	1.1. – 31.12.2015	1.1. – 31.12.2014
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T€ 7.254; Vorjahr: T€ 7.382)	24.965	26.862
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T€ 40.196; Vorjahr: T€ 54.620)	281.690	306.237
Gesamt	-256.725	-279.375

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 250.890, davon T€ 183.052 aus dem Leasinggeschäft und T€ 67.838 aus weiterberechneten Gemeinkosten. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus für Dritte erbrachte Dienstleistungen für die Verwaltung und Vermittlung in Höhe von T€ 63.145 (Vorjahr: T€ 53.961) sowie Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 10.963 enthalten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 105.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand, Verona sowie der Filiale Polen beträgt T€ 5.597, davon T€ 4.193 für Löhne und Gehälter und T€ 1.404 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 382.823, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassung und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 4.737.879 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert in Höhe von T€ 274.243 (Vorjahr: T€ 233.259). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 4.050 (Vorjahr: T€ 400).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 36.226. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 5.149 sowie Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 13.478.

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 630.783 stehen Erträge von T€ 180.193 gegenüber.

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

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Verlust vor Steuern von 36,7 Mio. € (Vorjahr: Gewinn von 80,6 Mio. €).

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Verlust in Höhe von T€ 74.989 durch die Volkswagen Financial Services AG übernommen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T €	1.1. – 31.12.2015				1.1. – 31.12.2014
	Deutschland	Italien	Polen	Gesamt	Gesamt
1. Leasingerträge					
Mieten	4.687.580	126.217	17.182	4.830.979	4.778.761
Wartungs- und Dienstleistungserträge	934.474	95.071	13.794	1.043.339	919.951
Gebrauchtwagenverkäufe	7.515.892	102.810	5.894	7.624.596	6.784.048
Übrige	474.476	14.806	13.298	502.580	458.811
	13.612.422	338.904	50.168	14.001.494	12.941.571
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	7.725	36	17.204	24.965	26.862
6. Provisionserträge	445	0	7	452	754
8. Sonstige betriebliche Erträge	233.095	3.128	14.667	250.890	537.888
9. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	105	0	0	105	105
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	152.786	24.031	3.376	180.193	215.689
Gesamt	14.006.578	366.099	85.422	14.458.099	13.722.869

5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 21,4 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 369,8 Mio. € und die negativen Marktwerte 43,5 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 86,4 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 10,8 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, 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 2015 sind drei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen sowie von Restwerten aus diesen Leasingverträgen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2015 insgesamt Liquidität in Höhe von T€ 4.542.553 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 Volkswagen Leasing GmbH hält 100% der Anteile an der Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2015 mit einem Jahresgewinn vor Steuern von 0,7 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH vereinnahmt wird. Das Eigenkapital der VTI beträgt zum Stichtag unverändert 2,8 Mio. €.

Weiterhin hält die Volkswagen Leasing GmbH 100% der Anteile an der Carmobility GmbH (Carmobility), Braunschweig. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2015 mit einem Jahresverlust vor Steuern von 3,2 Mio. € ab, der im

Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH übernommen wird. Das Eigenkapital der Carmobility beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,3 Mio. €.

Des Weiteren hält die Volkswagen Leasing GmbH 100 % der Anteile an der Euromobil Autovermietung GmbH (Euromobil), Isernhagen. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2015 mit einem Jahresgewinn vor Steuern von 8,1 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH vereinbart wird. Das Eigenkapital der Euromobil beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,8 Mio. €.

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

Die unwiderruflichen Kreditzusagen beziehen sich auf bestätigte Leasingverträge, bei denen das Fahrzeug am Bilanzstichtag noch nicht ausgeliefert worden ist und somit die zugesagten Kreditlimite noch nicht in Anspruch genommen worden sind. Mit der Inanspruchnahme wird gerechnet, 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 Zusammenhang mit den ABS-Transaktionen zum Abschlussstichtag insoweit, als die den verkauften zukünftigen Leasingforderungen zugrunde liegenden Fahrzeuge teilweise an die die Schuldverschreibungen emittierenden Zweckgesellschaften sicherungsübereignet sind (bis einschließlich ABS-Transaktion VCL 21). Mit der Inanspruchnahme wird nicht gerechnet, da vom Eintritt des Risikos nicht ausgegangen wird. Im Rahmen der ABS-Transaktionen VCL 22 und VCL Master RV C2 wurde eine Market Risk Reserve an die Investoren gezahlt, die als Sicherheit für bestimmte Risiken dient. Mit der Inanspruchnahme dieser Sicherheit wird nicht gerechnet, da vom Eintritt des Risikos nicht ausgegangen wird.

In Abhängigkeit der Auswirkungen der Abgasthematik auf die Volkswagen Leasing GmbH und ihre Tochtergesellschaft VTI GmbH erfolgt für den Markt Deutschland eine Unterstützung durch den Volkswagen Konzern. Zum Abschlussstichtag ergab sich vor diesem Hintergrund kein zahlungswirksamer Effekt. Mit verminderten Liquiditätszuflüssen hieraus wird auch in den nächsten Jahren nicht gerechnet.

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

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

Die Volkswagen Leasing GmbH bedient sich zur Durchführung ihrer Geschäftstätigkeit in Deutschland keines eigenen Personals. Die Mitarbeiter wurden von der Volkswagen Financial Services AG gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Daneben wurden in den Filialen Mailand und Verona Jahresdurchschnittlich 78 Angestellte (Vorjahr: 75) und in der Filiale Polen jahresdurchschnittlich 3 Angestellte (Vorjahr: 2) beschäftigt.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge.

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

6. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31. Dezember 2015

GERHARD KÜNNE

Sprecher der Geschäftsführung
Vertrieb Großkunden

HARALD HEßKE (AB 01. FEBRUAR 2016)

Back Office Leasing

THOMAS RENNEBAUM

Middle Office Leasing

DR. HEIDRUN ZIRFAS

Back Office Leasing

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

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

Der Prüfungsausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

DR. JÖRG BOCHE

Vorsitzender
Generalbevollmächtigter der Volkswagen AG
Leiter Konzern Treasury

WALDEMAR DROSDZIOK

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

DR. ARNO ANTLITZ

Mitglied des Markenvorstands Volkswagen
Controlling und Rechnungswesen

GABOR POLONYI

Leiter Großkunden Management der Volkswagen Leasing GmbH

7. Erklärung der Geschäftsführung

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

Braunschweig, den 9. Februar 2016

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Harald Heßke



Thomas Rennebaum



Dr. Heidrun Zirfas

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Volkswagen Leasing Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Braunschweig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hannover, den 12. Februar 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

ppa. Jan Seiffert
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Prüfungsausschusses

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinne des § 264d HGB. Gemäß der 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 vier Mitgliedern. Im Vergleich zum Vorjahr ergaben sich keine personellen Veränderungen.

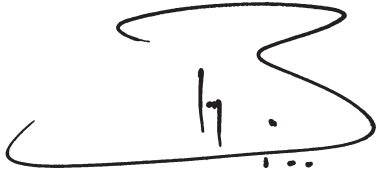
Im Berichtsjahr ist der Prüfungsausschuss zu zwei ordentlichen Sitzungen zusammengetreten. Außerordentliche Sitzungen haben nicht stattgefunden. Eilbedürftige Vorgänge, über die im Umlaufverfahren zu entscheiden wäre, lagen im Berichtsjahr nicht vor. Bei den Sitzungen waren alle Mitglieder des Prüfungsausschusses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

In der Sitzung vom 17. Februar 2015 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2014 sowie den Vorschlag für die Gewinnverwendung geprüft. Dabei wurden die Berichte über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Volkswagen Leasing GmbH sowie wesentliche Vorgänge und Themen mit Bezug zur Rechnungslegung mit dem Abschlussprüfer erörtert. Über die Prüfung hat der Ausschuss der Alleingeschafterin Bericht erstattet.

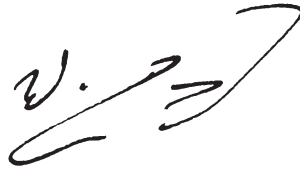
Weiterhin hat sich der Ausschuss erläutern lassen, inwiefern Beziehungen beruflicher, finanzieller oder sonstiger Art zwischen dem Abschlussprüfer und der Gesellschaft bzw. zu ihren Organen bestehen, um die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu beurteilen. In diesem Zusammenhang hat der Prüfungsausschuss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

In seiner Sitzung am 17. November 2015 beschäftigte sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Risikomanagementsystem und dem Vergütungssystem. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss vom Compliance-Beauftragten einen ausführlichen Bericht erstatten. Darüber hinaus wurden mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsplanung, die Prüfungsschwerpunkte und die Informationspflichten des Abschlussprüfers besprochen.

Braunschweig, den 17. Februar 2016



Dr. Jörg Boche
Vorsitzender



Waldemar Drosdziok
stellv. Vorsitzender



Dr. Arno Antlitz
Mitglied



Gabor Polonyi
Mitglied

HINWEIS IN BEZUG AUF ZUKUNFTSGERICHTETE AUSSAGEN

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf der Volkswagen Leasing GmbH. Diesen Aussagen liegen u. a. Annahmen zur Entwicklung der Weltwirtschaft sowie der Finanz- und Automobilmärkte zugrunde, die die Volkswagen Leasing GmbH auf Basis der ihr vorliegenden Informationen getroffen hat und die sie zurzeit als realistisch ansieht. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen.

Sollte es daher entgegen den Erwartungen und Annahmen zu einer abweichenden Entwicklung kommen oder unvorhergesehene Ereignisse eintreten, die auf das Geschäft der Volkswagen Leasing GmbH einwirken, wird das ihre Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen.

HERAUSGEBER:

Volkswagen Leasing GmbH
Gifhorner Straße 57
38112 Braunschweig
Telefon +49 (0) 531 212-0
info@vwfs.com
www.vwfs.de

INVESTOR RELATIONS

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

KONZEPTION UND GESTALTUNG

Kirchhoff Consult AG, Hamburg

SATZ

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Dieser Geschäftsbericht ist unter www.vwfsag.com/ar15 auch in englischer Sprache verfügbar.

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

VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Gifhorner Straße 57 · 38112 Braunschweig · Telefon +49 (0) 531 212-0

info@vwfs.com · www.vwfs.de · www.facebook.com/vwfsde

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

