

# VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

GESCHÄFTSBERICHT  
DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

*2016*

# Volkswagen Leasing GmbH

## Im Überblick

in Mio. €	2016	2015	2014	2013	2012
Investitionen ins Leasingvermögen	14.904	13.728	11.951	10.379	10.199
Leasingvermögen	23.753	21.141	19.206	17.940	16.776
Bilanzsumme	27.767	24.549	21.744	19.354	18.229
Leasingerträge	14.681	14.001	12.942	11.451	10.582
in Tsd. Fahrzeugen	2016	2015	2014	2013	2012
Neuverträge	590	555	517	439	431
Vertragsbestand	1.281	1.181	1.110	1.014	956

# Grundlagen der Gesellschaft

Volkswagen Leasing GmbH: Seit 50 Jahren ein Erfolgsmodell.

## GESCHÄFTSMODELL

Vor nunmehr 50 Jahren wurde mit der Gründung der Volkswagen Leasing GmbH im Jahr 1966 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 sowie 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.

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 konzentrierte sich auf die Schwerpunkte Marketing, Schaden und Dienstleistungsmanagement. Das Middle Office wurde per 1. April 2016 aufgrund des Ausscheidens von Herrn Thomas Rennebaum als verantwortlichem Geschäftsführer umstrukturiert und aufgelöst. Die Themen Marketing und Markenmanagement wurden in die Volkswagen Bank GmbH und die Bereiche

Schaden und Dienstleistungsmanagement in den Vertrieb Großkunden verlagert.

Dem Back Office waren bisher die Aufgaben Gebrauchtwagencenter sowie das Risikomanagement und die Marktfolge der Volkswagen Leasing GmbH zugeordnet. Diesen Geschäftsbereich hat Harald Heßke im Jahr 2016 von Dr. Heidrun Zirfas übernommen. Das Gebrauchtwagencenter wurde per Anfang 2016 der Volkswagen Financial Services AG zugeordnet.

Die Volkswagen Financial Services AG hat in 2016 eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung eingeleitet, die alle Rechtseinheiten umfasst. Durch die Umstrukturierung soll das europäische Kredit- und Einlagengeschäft zukünftig getrennt von den anderen Finanzdienstleistungsaktivitäten aufgestellt werden. Ab 2017 wird diese Umstrukturierung detailliert ausgearbeitet und die Umsetzung hinsichtlich der gegebenenfalls erforderlichen Veränderungen der Aufbaustrukturen vorbereitet. Mit der Neuaufstellung soll mehr Transparenz und Übersichtlichkeit für die Aufsicht geschaffen werden. 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 Ergebnis<sup>1</sup> die wesentliche interne Steuerungsgröße. Die Unterschiede zwischen dem Operativen Ergebnis und dem Unternehmensergebnis vor Steuern nach HGB ergeben sich aus Periodisierungsverschiebungen, die im Wesentlichen aus unterschiedlicher Bilanzierung der Leasingverhältnisse (Operate-Lease und Finance-Lease) nach HGB und IFRS resultieren, sowie aus unterschiedlicher bilanzieller Behandlung von ABS-Transaktionen, die das HGB-Ergebnis belasten. Die bedeut-

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

#### VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Anteile an den verbundenen Unternehmen Euromobil Autovermietung GmbH, Isernhagen, Carmobility GmbH, Braunschweig, sowie Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig, wurden von der Volkswagen Leasing GmbH durch Aufwärtsabsplattung auf die Volkswagen Financial Services AG übertragen.

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 2016 lag das Wachstum der Weltwirtschaft leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Trotz anhaltend schwieriger Bedingungen konnte der Vertragsbestand erneut gesteigert werden.

## WELTWIRTSCHAFT

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das moderate Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich im Geschäftsjahr 2016 auf 2,5 (2,8) %. In den Industrieländern verringerte sich die wirtschaftliche Dynamik insgesamt, während die Wachstumsrate in den Schwellenländern im Jahresvergleich nahezu konstant blieb. Die Inflation erhöhte sich im Zuge der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken und steigender Preise für Energie und Rohstoffe.

### Europa

In Westeuropa erholte sich die Konjunktur im Berichtsjahr weiter. Die Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag mit 1,7 (2,0) % leicht unter der des Vorjahres. Sowohl die nordeuropäischen als auch die südeuropäischen Länder boten ein heterogenes Bild hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Einschneidend wirkte das im Juni durchgeführte Referendum in Großbritannien, bei dem eine knappe Mehrheit für den Austritt aus der Europäischen Union (EU) votierte. Unmittelbare Folgen waren eine Verunsicherung auf den Finanzmärkten sowie eingetrübte Wachstumsaussichten für Großbritannien und Europa insgesamt. Die Arbeitslosenquote innerhalb der Eurozone sank weiter und erreichte einen durchschnittlichen Wert von 10,6 (11,3) %.

In Zentral- und Osteuropa legte das BIP im Berichtsjahr zwar insgesamt um 1,3 (0,8) % zu, blieb jedoch auf einem relativ niedrigen Niveau. Während das vergleichsweise hohe Wachstum in Zentraleuropa gegenüber dem Vorjahr deutlich nachließ, endete in Osteuropa die rezessive Phase des Vorjahres. Begünstigend wirkte vor allem die Erholung der Energiepreise, während der andauernde Konflikt zwischen Russland und der Ukraine weiterhin belastete.

### Deutschland

In Deutschland führten die nach wie vor positive Stimmung der Konsumenten und die gute Lage am Arbeitsmarkt dazu, dass das BIP mit 1,8 (1,5) % etwas stärker wuchs als im Vorjahr.

## FINANZMÄRKTE

Die globalen Finanzmärkte bewegten sich im Jahr 2016 in einem unsicheren Marktumfeld, das weiterhin durch expansive Geldpolitik internationaler Zentralbanken dominiert war. Insbesondere wiederholt auftretende Zweifel über die konjunkturelle Entwicklung wichtiger Industrienationen, den Verbleib Großbritanniens in der Europäischen Union (EU), geopolitische Konflikte, politische Entwicklungen und die unerwartete Instabilität des Ölpreises sorgten für Verunsicherung. Die expansive Geldpolitik der EZB zur Erreichung der Inflationsziele hielt an und führte dazu, dass im März der Leitzins auf 0,0 % gesenkt und der Strafzins für Banken auf Einlagen bei der EZB auf - 0,4 % reduziert wurde. Dies führte zu einem absolut niedrigen Renditeniveau und zu einer Verschiebung der Investitionsneigung zu risikoreicheren Papieren und Aktien. Im Juni erweiterte die EZB ihr Anleihekaufprogramm auf unbesicherte Unternehmensanleihen und erhöhte die monatlichen Ankaufvolumina. Zum Jahresende beschloss die EZB eine Reduzierung des monatlichen Ankaufvolumens bei gleichzeitiger Verlängerung der Bondkäufe bis Ende 2017.

Die Unsicherheiten im italienischen Bankensystem halten auch nach dem Regierungswechsel im Dezember an, und es werden zum Teil staatliche Unterstützungsmaßnahmen erforderlich. Die englische Zentralbank senkte den Leitzins und kündigte ein Kaufprogramm für Staats- und Unternehmensanleihen an. Zusammen mit Hoffnungen auf eine langsam verlaufende Zinserhöhung in den USA führte dies zu steigenden Kursen an der Börse. Die US-Präsidentenwahl im Herbst 2016 sorgte für Unsicherheit auf den Finanzmärkten. Die langfristigen Auswirkungen aus der neuen politischen Situation in den USA sind derzeit noch nicht abschätzbar.

Nach den Kursrückgängen zum Ende des dritten Quartals sorgten die Hoffnung auf eine Ausweitung des Anleihekaufprogramms der EZB sowie eine Leitzinssenkung der chinesischen Notenbank im Schlussquartal für zunächst steigende Aktienkurse. Gleichzeitig verunsicherten negative Konjunkturindikatoren aus China und der Rückgang des Ölpreises die

Kapitalmarktteilnehmer. Die prognostizierte Leitzinserhöhung der US-amerikanischen Notenbank gegen Ende des vierten Quartals wurde an den europäischen Börsen positiv aufgenommen und im Dezember umgesetzt. Der Leitzins wurde um 25 Basispunkte auf eine Spanne von 0,5 bis 0,75 % erhöht. Drei weitere Erhöhungen auf 1,25 bis 1,5 % sollen im Jahr 2017 folgen.

#### Deutschland

Die deutsche Konjunktur entwickelte sich robust, hat allerdings zum Jahresende im Vergleich zur ersten Jahreshälfte an Dynamik eingebüßt. Ein Abrutschen in die Deflation wurde erfolgreich verhindert, und die Treiber der deutschen Wirtschaft sind weiterhin der Konsum privater Haushalte und die auf hohem Niveau verharrende Exportwirtschaft.

#### AUTOMOBILMARKT

##### Globale Pkw-Nachfrage erreicht neues Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2016 stieg das weltweite Pkw-Marktvolumen auf 81,1 Mio. Fahrzeuge und übertraf damit den bisherigen Rekordwert aus dem Vorjahr um 5,4 %. In den Regionen Asien-Pazifik, Westeuropa und Nordamerika sowie Zentraleuropa wuchs die Nachfrage, während die Pkw-Neuzulassungen in Südamerika, Osteuropa und Afrika das Vorjahresniveau nicht erreichten.

#### Europa

Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa stieg im Berichtsjahr um 5,8 % auf 14,0 Mio. Fahrzeuge und erreichte das höchste Niveau seit 2007. Vor allem das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld, niedrige Zinsen, geringe Kraftstoffpreise sowie Kaufanreize der Hersteller führten dazu, dass sich die Neuzulassungen besser entwickelten als ursprünglich erwartet. In Italien (+ 15,4 %) und Spanien (+ 10,9 %) wurden insbesondere durch den Abbau des aufgestauten Ersatzbedarfs zweistellige Zuwachsraten registriert.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2016 mit 2,7 Mio. Fahrzeugen um 2,3 % unter dem Vorjahreswert. Hauptverantwortlich für den Rückgang in Osteuropa war der russische Markt, der vor allem wegen der weiterhin schwachen wirtschaftlichen und politisch angespannten Situation im vierten Jahr in Folge rückläufig war (- 11,7 %). In den zentraleuropäischen EU-Ländern stiegen die Neuzulassungen dagegen mit 15,2 % auf 1,1 Mio. Einheiten deutlich an.

#### Deutschland

In Deutschland wurden 2016 mit 3,4 Mio. Einheiten 4,5 % mehr Pkw neu zugelassen als im Vorjahr. Die positive Nachfrageentwicklung war insbesondere auf höhere Realeinkommen, die gute Lage am Arbeitsmarkt und günstige Finanzierungsmöglichkeiten zurückzuführen. Sowohl die Neuzulassungen der privaten (+ 6,8 %) als auch die der gewerblichen Kunden (+ 3,3 %) trugen dazu bei, dass das

höchste Pkw-Marktvolumen seit 2009 erreicht wurde. Die anhaltende Erholung des deutschen Pkw-Marktes begünstigte eine leichte Ausweitung der Inlandsproduktion (+ 0,6 % auf 5,7 Mio. Fahrzeuge), während die Pkw-Exporte mit 4,4 Mio. Fahrzeugen (+ 0,2 %) auf dem hohen Vorjahresniveau stagnierten.

#### NACHFRAGE NACH NUTZFAHRZEUGEN ENTWICKELT SICH REGIONAL UNTERSCHIEDLICH

Im Geschäftsjahr 2016 war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen insgesamt leicht höher als im Vorjahr. Weltweit wurden rund 9,6 (9,5) Mio. Fahrzeuge zugelassen.

In Westeuropa stieg die Anzahl der im Laufe des Jahres neu registrierten Fahrzeuge infolge der positiven wirtschaftlichen Entwicklung um 10,0 % auf 1,8 Mio. Einheiten. Die Märkte in Italien (+ 28,9 %), Spanien (+ 11,6 %) und Frankreich (+ 9,4 %) wiesen hohe Wachstumsraten auf.

In Deutschland wurde der Vergleichswert von 2015 mit einer Steigerung von 10,2 % deutlich übertroffen.

Die Märkte in Zentral- und Osteuropa konnten einen insgesamt spürbaren Zuwachs verzeichnen: Dort wurden 303 (287) Tsd. Fahrzeuge zugelassen.

#### GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2016 positiv.

In 2016 wurde die Volkswagen Financial Services AG zum wiederholten Mal mit dem Award „Die besten Marken FIRMENAUTO“ in der Kategorie „Leasing und Fuhrparkmanagement“ der Zeitschrift „FIRMENAUTO“ ausgezeichnet. Darüber hinaus erhielten die Volkswagen Financial Services von der Fachzeitschrift „Autoflotte“ den Award „Autoflotte TopPerformer“ in der Kategorie „Leasing“.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr feierte die Volkswagen Leasing GmbH ihr 50-jähriges Jubiläum. Am 18. Oktober 1966 startete die Volkswagen Leasing GmbH als erste automobiler Leasinggesellschaft in Deutschland ihr Geschäft. Im Verlauf der Jahrzehnte entwickelte sich das Unternehmen vom Newcomer zum Leasing- und Mobilitätsspezialist. Mittlerweile ist die Volkswagen Leasing GmbH die größte automobiler Leasinggesellschaft in Europa.

Während in den Anfängen insbesondere gewerbliche Kunden im Mittelpunkt der Volkswagen Leasing GmbH standen, fiel der Blick in den letzten Jahren insbesondere auf die einfache Abwicklung der Leasingverträge und auf Privatkunden.

Nutzen anstatt Besitzen liegt im Trend. Die Gesellschaft konnte in 2016 das Privatleasing erfolgreich weiter ausbauen und erfüllt damit die Bedürfnisse und Wünsche der Privatkunden nach Mobilität, Flexibilität und Unabhängigkeit. Die Anzahl der Neuverträge lag deutlich über den Erwartungen.

Durch die bisher auf dem deutschen Markt einzigartige Dienstleistung „RückgabeschutzPlus“ erhält der Privatkunde eine Absicherung vor Kleinschäden zum Zeitpunkt der Fahrzeugrückgabe.

Die Volkswagen Leasing GmbH unterstützt erfolgreich das neue Mobilitätsbedürfnis der Privatkunden mit sicheren, fairen und transparenten Abwicklungsprozessen, nicht nur am Vertragsende.

Die „Charge&Fuel Card“ vereint die Vorzüge einer klassischen Tankkarte mit der Möglichkeit, Strom zu laden. Die Abrechnung der Ladevorgänge erfolgt seit dem 1. Juli 2016 zu einem bundesweit einheitlichen und marktfähigen Stromtarif. Dank der „Charge&Fuel Card“ benötigen die Besitzer eines E-Fahrzeuges nur noch eine einzige Karte zur Authentifizierung und Abrechnung von Tankstellen- und Ladeumsätzen.

Die dazugehörige „Charge&Fuel App“ bietet eine komfortable Suchfunktion und ermöglicht einen schnellen Überblick der Standorte aller deutschlandweit nutzbaren Ladepunkte.

In 2016 wurde dieses Netz auf circa 4.000 Ladepunkte mit qualitativ hochwertigen Standortdaten ausgeweitet.

Die Charge&Fuel Card wurde mit dem Innovationspreis Privatkundengeschäft in der Kategorie „Zahlungsverkehr“ im Rahmen der Retail Banking Konferenz auf der 19. Euro Finance Week in Frankfurt am Main ausgezeichnet.

Die Volkswagen Leasing weitet auch ihr Tank- und Servicekartengeschäft konsequent aus. Neben den unterschiedlichen Antriebsarten Diesel, Otto, CNG und Laden, die über die Produkte bezogen werden können, investiert die Volkswagen Leasing GmbH gezielt in Vertriebsaktivitäten und individuellere Kundenangebote. Insbesondere das Angebot bezogen auf die Gesamtflotte des Flottenkunden wurde ausgeweitet und bietet somit den Kraftstoffbezug aus einer Hand.

Die Neuzulassungen in 2016 waren vor allem geprägt durch gewerbliche Zulassungen. Dieser Trend führte auch bei der Volkswagen Leasing GmbH zu einem wachsenden gewerblichen Leasinggeschäft. Die Nachfrage nach umfassenden Mobilitätslösungen ist weiterhin ungebrochen, sodass damit einhergehend ein Anstieg der Dienstleistungen und Services zu verzeichnen ist. Unterstützt wurde die Entwicklung durch die gemeinsam mit den Konzernmarken aufgesetzten individuellen Leasingmaßnahmen sowie einen steigenden SUV-Markt, der im Flottengeschäft immer attraktiver wird.

Im Privatkundenbereich ist der Trend zu ergänzenden Servicepaketen wie Wartung und Inspektion sowie Teilver-schleißpaketen weiterhin ungebrochen. Diese werden durch die Volkswagen Leasing GmbH stetig weiterentwickelt. Durch die in 2016 erfolgreich im Markt platzierten Programme hat die Gesellschaft sehr stark von diesem Trend profitiert. Dadurch konnten zweistellige Zuwachsraten im Dienstleistungs- und Servicebereich erreicht werden.

Neben den starken Zuwachsraten im Dienstleistungsbereich konnte durch Ausweitung der Leasingprogramme auch das Leasinggeschäft im Privatkundenbereich, sowohl bei Neuals auch bei jungen Gebrauchtwagen, weiter gesteigert werden.

Die Umsetzung der Strategie ROUTE2025 mit ihren vier strategischen Schwerpunktthemen ist in 2016 auch in der Volkswagen Leasing GmbH spürbar geworden.

Im Schwerpunktthema „Digitalisierung“ ist beispielsweise das Projekt „#DFLEET“ gestartet, mit dem es gelingt, eine Einzelkunden- und Großkunden-Leasing-Portallösung zur Initiierung von Self Services, dem Anzeigen von Vertragsdaten sowie der Digitalisierung von Outputdokumenten zu entwickeln. In dem zweiten Schwerpunktthema soll das Geschäft mit den bis zu acht Jahre alten Gebrauchtwagen maßgeblich gestärkt werden. Im weiteren Schwerpunktthema „Operational Excellence“ und „Profitabilität“ findet eine „Front-to-End“-Betrachtung statt. Unter Einbezug aller relevanten Bereiche werden Prozesse von Anfang bis Ende betrachtet. Ziel ist die Erarbeitung eines Blueprints, um zukünftig andere Prozesse nach dieser Logik zu gestalten. Das vierte Schwerpunktthema heißt „Kultur“. Sich ständig ändernde Kundenbedürfnisse, die Entwicklung der Digitalisierung und andere bedeutende Entwicklungen erfordern Veränderungsbereitschaft im Unternehmen. In 2016 ist die Volkswagen Financial Services AG deshalb mit einer neuen Kulturbewegung gestartet, die in 2017 gemeinsam mit Mitarbeiter/Innen aller Bereiche weiterentwickelt und mit Leben befüllt wird. Auch wir in der Volkswagen Leasing GmbH werden uns hier aktiv einbringen.

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgas-tests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NOx)-Emissionen festgestellt wurden. Danach folgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselmotoren. Die aufgrund dessen im Jahr 2015 vom Vorstand unserer Muttergesellschaft – der Volkswagen Financial Services AG – einberufene Task Force hat auch 2016 ihre Arbeit zunächst fortgesetzt, d.h. regelmäßige Information des Vorstands, Besetzung der Schnittstellen zum Volkswagen Konzern und seinen Marken, enger Kontakt zu den Landesgesellschaften sowie zu Regulierungsbehörden und Investoren. Im Fokus standen die Themen Refinanzierung, Bonität des Händlernetzes sowie das Restwertrisiko. Aktuell ist der Einfluss der Dieselmotoren auf diese Themen rückläufig. Weitere Details sind in den entsprechenden Passagen dieses Berichts beschrieben. Seit Dezember 2016 ruht die Arbeit dieser Task Force, da der Einfluss der Dieselmotoren auf den Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG aktuell rückläufig und mit den normalen Prozessen beherrschbar ist. Bei der Bewältigung der Auswirkungen hat der Volkswagen Konzern unterstützt.

Die Entwicklung des Leasing-Vertragsbestands belegt den positiven Trend im Geschäftsjahr 2016. Er konnte gegenüber dem Vorjahr um 100 Tsd. gesteigert werden. Damit erreicht der Leasing-Vertragsbestand ein Rekordniveau von 1.281 Tsd. Einheiten. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr erneut steigern.

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

#### ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2016 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2016 wurde im Markt Deutschland ein deutlich niedrigeres Operatives Ergebnis nach IFRS erwartet. Das Operative Ergebnis nach IFRS der Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland entwickelte sich etwas besser als prognostiziert, liegt aber mit 242,2 Mio. € merklich unter dem Vorjahreswert von 288,8 Mio. €.

Für den Vertragsbestand wie auch die Vertragszugänge wurde ein leichter Rückgang im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahresniveau erwartet. Der Vertragsbestand und auch die Vertragszugänge lagen aufgrund der weiter ausgebauten Integration der Finanzdienstleistungen in die Vertriebsaktivitäten der Volkswagen Konzernmarken deutlich über dem Vorjahreswert.

Die Penetration bezogen auf alle Finanzierungs- und Leasingzugänge der Gesellschaften Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland ist entgegen den Erwartungen leicht auf 59,1 % gestiegen. Bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH im Markt Deutschland lag die Penetrationsrate mit 44,7 % deutlich über dem Vorjahr.

In Italien erwarteten wir in 2016 sowohl bei den Vertragszugängen und -beständen als auch beim Operativen Ergebnis nach IFRS und der Penetration einen leichten Anstieg. Das Operative Ergebnis nach IFRS 2016 stieg in Italien stärker als erwartet auf 21,6 Mio. € gegenüber 15,5 Mio. € im Vorjahr. Wie prognostiziert, lagen Vertragsbestand sowie Vertragszugänge leicht über dem Vorjahresniveau. Die Penetrationsrate ist entgegen der Prognose leicht gesunken.

Für unsere Filiale in Polen erwarteten wir für 2016 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 2016 liegt das Operative Ergebnis nach IFRS mit - 6,6 Mio. € im Wesentlichen aufgrund erhöhter Risikovorsorgen deutlich unter dem Vorjahreswert von 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 0,7 Mrd. € auf 14,7 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge ist insbesondere mit 0,3 Mrd. € auf gestiegene Erlöse aus dem Verkauf ehemaliger Leasingfahrzeuge (7,9 Mrd. €) und mit 0,2 Mrd. € auf die laufenden Leasingraten zurückzuführen. Die weitere Umsatzausweitung resultiert unter anderem aus den erhaltenen Zuschüssen sowie höheren Einnahmen aus

Dienstleistungen. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatz erhöhend auswirken.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Leasingaufwendungen um 0,3 Mrd. € auf 8,2 Mrd. €. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen haben – vor allem bedingt durch geringere IT- und Personalaufwendungen sowie Aufwendungen aus Dienstleistungen Dritter – um 42 Mio. € auf 346 Mio. € abgenommen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf das Leasingvermögen betragen 5,2 Mrd. € (Vorjahr: 4,7 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €). Außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden unter Berücksichtigung von bestehenden Sicherheiten und Unterstützungsleistungen hinsichtlich der Dieseldiagnostik gebildet.

Die Refinanzierungskosten der Volkswagen Leasing GmbH sind gegenüber dem Vorjahr 2015 von 282 Mio. € auf 359 Mio. € in 2016 gestiegen. Die Ursachen hierfür liegen zum einen im wachstumsbedingt gestiegenen Refinanzierungsbedarf und zum anderen in einer veränderten Refinanzierungsstruktur mit Fokus auf unsere ABS-Programme.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 714 Mio. € (Vorjahr: 631 Mio. €). Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den im Vergleich zum Vorjahr wachstumsbedingt höheren Zuführungen zu den Rückstellungen für zukünftige Aufwendungen aus Wartungs- und Verschleißprodukten.

Die Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft gingen deutlich auf 138 Mio. € (Vorjahr: 180 Mio. €) zurück. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus – im Gegensatz zum Vorjahr – geringeren Auflösungen von Rückstellungen aus dem Leasinggeschäft.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind gegenüber dem Vorjahr um 47,8 Mio. € auf 230,9 Mio. € in 2016 gestiegen. Enthalten sind auch Unterstützungszahlungen der Volkswagen Financial Services AG zum Ausgleich gesteigerter Refinanzierungskosten und realisierter Restwertverluste in Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von 64,6 Mio. €. Der sonstige betriebliche Aufwand hat sich im Berichtsjahr um 7,1 Mio. € auf 43,4 Mio. € erhöht.

Die unterschiedlichen Rechnungslegungsvorschriften nach HGB und IFRS führen insbesondere bei wachsendem Geschäft zu deutlichen Unterschieden im Ergebnis der Volkswagen Leasing GmbH nach beiden Regelwerken. Danach wirkte sich der starke Anstieg des Neugeschäfts der Volkswagen Leasing GmbH in der Rechnungslegung nach HGB durch höhere einmalige Aufwände aus, welche nach IFRS über die Laufzeit der Leasingvertragsdauer verteilt werden. Darüber hinaus wird in der Rechnungslegung nach HGB ein höherer Refinanzierungs-



aufwand aus ABS erfasst als nach IFRS, wo eine Konsolidierung dieser Programme erfolgt. Während das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit nach HGB mit – 260,8 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert in Höhe von – 36,7 Mio. € liegt, beläuft sich das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland auf 242,2 Mio. € (Vorjahr: 288,8 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Risikokosten zurückzuführen. Des Weiteren liegen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das Operative Ergebnis nach IFRS im Markt Deutschland wurde per Saldo durch die Diesethematik nicht beeinflusst.

In Italien stieg das Operative Ergebnis nach IFRS um 6,1 Mio. € und erreichte zum Bilanzstichtag 21,6 Mio. € (Vorjahr: 15,5 Mio. €). In Polen wurde ein verringertes Operatives Ergebnis nach IFRS in Höhe von – 6,6 Mio. € erwirtschaftet (Vorjahr: 0,9 Mio. €).

#### VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 3,3 Mrd. € auf 27,8 Mrd. € gestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der

Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 23,8 Mrd. € ca. 85,6 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind um 1,2 Mrd. € auf 14,9 Mrd. € gestiegen. Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 28,8 Mrd. € auf 32,1 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 23,8 Mrd. € (Vorjahr: 21,1 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 2,7 Mrd. € beziehungsweise 12,8 %.

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

Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 1.181.000 auf ca. 1.281.000 Einheiten. Davon entfallen ca. 25.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen (Vorjahr: 26.000 Fahrzeuge) sowie 55.000 Fahrzeuge auf unsere Filiale in Polen (Vorjahr: 43.000 Fahrzeuge). Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 590.000 Stück, denen ca. 490.000 Abgänge gegenüberstanden.

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

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

2016		2015		2014		2013		2012	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
590	1.281	555	1.181	517	1.110	439	1.014	431	956

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 12,7 Mrd. € (Vorjahr: 10,7 Mrd. €) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 7,2 Mrd. € (Vorjahr: 7,3 Mrd. €) zu sehen.

#### Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH in Höhe von 76 Mio. € blieb im Geschäftsjahr 2016 unverändert. Bezogen auf die Bilanzsumme von 27,8 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 0,8 % (Vorjahr: 0,9 %).

#### Liquiditätsanalyse

Die Refinanzierung der Unternehmen der Volkswagen Financial Services AG erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und ABS-Programmen sowie durch die Direktbank-einlagen der Volkswagen Bank GmbH. Die Volkswagen Bank GmbH hält Liquiditätsreserven in Form von Wertpapieren im Pfanddepot bei der Deutschen Bundesbank. Das aktive Management des Pfanddepots, welches der Volkswagen Bank GmbH die Teilnahme an den Refinanzierungsfazilitäten ermöglicht, hat sich als effiziente Liquiditätsreserve bewährt. Neben Anleihen verschiedener Staaten in Höhe von 1,8 Mrd. € sind auch erstrangige ABS-Schuldverschreibungen

von Zweckgesellschaften der Volkswagen Leasing GmbH, der Volkswagen Finance S.A. sowie Volkswagen Bank GmbH in Höhe von 9 Mrd. € als Sicherheit im Pfanddepot hinterlegt. Daneben stehen zur Sicherung unerwarteter Schwankungen der Liquidität Stand-by-Linien anderer Kreditinstitute zur Verfügung. Eine Inanspruchnahme von Stand-by-Linien ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Sie dienen ausschließlich als Liquiditätssicherungsmaßnahme.

Der Bereich Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cashflow-Prognosen durch, ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite und leitet bei Bedarf Maßnahmen ein. Für Refinanzierungsinstrumente wird dabei mit den juristischen Cashflows gerechnet und für weitere, die Liquidität beeinflussende Faktoren wird auf erwartete Cashflows abgestellt. Im Berichtszeitraum betrug die Reichweite der Liquidität zusammen mit einer simulierten, eingeschränkten Refinanzierung sowie einem teilweisen Abzug der Tagesgeldeinlagen mindestens 37 Wochen.

Eine strengere Bedingung zur Steuerung der Liquidität der Volkswagen Bank GmbH und des aufsichtsrechtlichen Konsolidierungskreises der Volkswagen Financial Services

AG ist die Liquidity Coverage Ratio (LCR). Sie lag von Januar bis Dezember des Berichtsjahres zwischen 82 % und 157 % für den aufsichtsrechtlichen Konsolidierungskreis und damit jederzeit deutlich über der aufsichtsrechtlichen Untergrenze von 70%. Die Entwicklung der Liquiditätskennzahl wird durch das Treasury laufend überwacht und über die Vergabe einer internen Steuerungsuntergrenze aktiv gesteuert. Als hochliquide Aktiva für die LCR werden Zentralbankguthaben und Staatsanleihen angerechnet.

Die nach den Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) für die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen Leasing GmbH geforderte Überbrückung von etwaigen Liquiditätsbedarfen über einen Zeithorizont von sieben und 30 Tagen mit einem hochliquiden Liquiditätspuffer und einer entsprechenden Reserve konnte auch unter diversen Stressszenarien jederzeit erfüllt werden. Die Einhaltung dieser Anforderung wird im Rahmen des Liquiditätsrisikomanagements ermittelt und laufend überprüft. Dafür werden die Cashflows der kommenden zwölf Monate prognostiziert und dem Refinanzierungspotenzial im jeweiligen Laufzeitband gegenübergestellt. Die Refinanzierungspotenziale waren im Normalfall und in den von den MaRisk geforderten Stresstests zu jedem Zeitpunkt in ausreichender Höhe vorhanden, um die Liquiditätsbedarfe zu decken.

## REFINANZIERUNG

### Strategische Grundsätze

Die Volkswagen Leasing GmbH folgt bei ihrer Refinanzierung grundsätzlich dem strategischen Konzept der Diversifizierung

im Sinne einer bestmöglichen Abwägung von Kosten- und Risikoaspekten. Dies bedeutet, möglichst vielfältige Refinanzierungsquellen in den verschiedenen Regionen und Ländern mit dem Ziel zu erschließen, die Refinanzierung nachhaltig und zu optimalen Konditionen sicherzustellen.

### Umsetzung

Die Refinanzierungssituation stellte sich im Jahr 2016 vor dem Hintergrund der Dieselthematik noch immer herausfordernd dar. Die Volkswagen Leasing GmbH hat im Berichtszeitraum keine unbesicherten Anleihen am Kapitalmarkt emittiert und sich über Alternativen, wie zum Beispiel Commercial Paper, erfolgreich refinanziert.

Auch im Jahr 2016 war die Volkswagen Leasing GmbH mit ihrem ABS-Programm am Markt aktiv. Deutsche Leasingforderungen wurden im April 2016 im Rahmen der „Volkswagen Car Lease 23“ (VCL 23) verbrieft. Die Transaktion hatte ein Volumen von 750 Mio. €. Im November 2016 konnte die „Volkswagen Car Lease 24“ (VCL 24) am Markt platziert und aufgrund des hohen Investoreninteresses von 750 Mio. € auf 1,25 Mrd. € aufgestockt werden.

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

# Chancen- und Risikobericht

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

## RISIKEN UND CHANCEN

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

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

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet bei einem – in der überwiegenden Anzahl der Märkte – voraussichtlich weiteren Wirtschaftswachstum eine moderate 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. Wachstumsfelder wie zum Beispiel Mobilitäts- und Dienstleistungsprodukte (Parken & Payment) werden konsequent erschlossen und ausgebaut. Weitere Chancen können sich aus der Einführung von etablierten Produkten in zusätzlichen Märkten ergeben. Sollte sich die Zinsdifferenz zwischen dem langen und dem kurzen Ende der Zinsstrukturkurve in wichtigen Währungsräumen ausweiten, besteht die Aussicht auf einen positiven Ergebniseffekt.

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 die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

## CHANCEN AUS RESTWERTRISIKEN

Bei der Verwertung von Fahrzeugen besteht für die Volkswagen Leasing GmbH dann die Chance, einen höheren Preis als den kalkulierten Restwert zu erzielen, wenn 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 Interne Risikomanagementsystem (IRMS) – in Verbindung mit der Rechnungslegung – bezieht sich auf das Risiko einer Falsch-aussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung. Im Folgenden werden die wesentlichen Elemente des IKS/IRMS des Rechnungslegungsprozesses bei der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben:

- › Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH mit ihrer Organfunktion zur Führung der Geschäfte hat zur Durchführung einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung die Bereiche Rechnungswesen, Kundenservice, Treasury, Risikomanagement, 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 (Rech-KredV), 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 Sicherstellung einer ordnungsmäßigen und verlässlichen Informationsbasis über die finanzielle Lage der Volkswagen Leasing GmbH zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2016 gewährleisten. Nach dem Bilanzstichtag hat es an dem internen Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH keine wesentlichen Veränderungen gegeben.

#### ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

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

Im Rahmen ihrer originären Geschäftstätigkeit stellt sich die Volkswagen Leasing GmbH inklusive ihrer Filialen 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 implementiert. Dabei umfasst das Risikomanagementsystem ein Rahmenwerk von Risikogrundsätzen, Organisationsstrukturen sowie Prozessen zur Risikobeurteilung und -überwachung, das eng auf die Tätigkeiten der einzelnen Geschäftsbereiche ausgerichtet ist. Durch diesen Aufbau ist es geeignet, die den Unternehmensbestand gefährdenden Entwicklungen rechtzeitig zu erkennen, um angemessene Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind keine wesentlichen Änderungen an den Methoden des Risikomanagements vorgenommen worden.

Die Angemessenheit des Risikomanagementsystems wird durch entsprechende Verfahren sichergestellt. Zum einen erfolgt eine laufende Überwachung durch den Bereich Gruppenweites Risikomanagement, 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 Gruppenweites Risikomanagement) und den Märkten (lokales Risikomanagement) sichergestellt ist.

Der Bereich Gruppenweites Risikomanagement übernimmt eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements. Dies beinhaltet die Formulierung risikopolitischer Leitlinien, die Entwicklung und Pflege von risikomanagementrelevanten Methoden und Prozessen und ebenfalls den Erlass und die Nachhaltung von internationalen Rahmenvorgaben für die eingesetzten Verfahren.

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

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

Dabei verantwortet das lokale Risikomanagement vor Ort die detaillierte Ausgestaltung der Modelle und Verfahren zur Risikomessung und -steuerung und führt die lokale prozessuale und technische Implementierung durch. Es besteht eine direkte Berichtslinie vom lokalen Risikomanagement zum Bereich Gruppenweites Risikomanagement.

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 Nutzung der Marktpotenziale auf Basis einer bewussten und effektiven Steuerung des Gesamtrisikos der Volkswagen Leasing GmbH.

#### RISIKOSTRATEGIE UND RISIKOSTEUERUNG

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

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

tegie implementiert. Die Geschäftsstrategie ROUTE2025 dokumentiert das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die strategischen Handlungsfelder zur Erreichung der entsprechenden Ziele. Weiterhin dient die Geschäftsstrategie gegebenenfalls als Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie.

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

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

#### RISIKOINVENTUR

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

Die auf der Datenbasis per 31. Dezember 2015 durchgeführte Risikoinventur kam zu dem Ergebnis, dass die quantifizierbaren Risikoarten Adressenausfall-, Ertrags-, Direktes Restwert-, Marktpreis-, Liquiditätsrisiko und Operationelles Risiko sowie die nicht quantifizierbaren Risikoarten Reputationsrisiko und Strategisches Risiko als wesentliche Risikoarten einzustufen sind. Das indirekte Restwertrisiko wurde aufgrund des geringen Anteils am Gesamtrisiko als unwesentlich eingestuft. Vorhandene sonstige Risikounterarten werden in den genannten Risikoarten berücksichtigt.

#### RISIKOTRAGFÄHIGKEIT, RISIKOLIMITIERUNG UND STRESSTESTING

Für die Volkswagen Leasing GmbH ist ein System zur Ermittlung der Risikotragfähigkeit eingerichtet, das das ökonomi-

sche Risiko dem Risikodeckungspotenzial gegenüberstellt. Die Risikotragfähigkeit ist gegeben, wenn mindestens alle wesentlichen Risiken eines Instituts laufend durch das Risikodeckungspotenzial abgedeckt werden.

Das Ergebnis der Risikoinventur stellt die Grundlage für die 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.

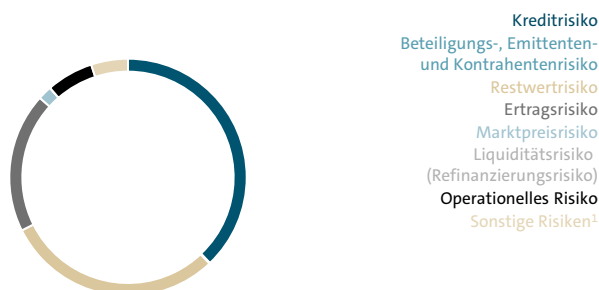
In einem zweiten Schritt werden die Risikoartenlimite (mit Ausnahme des Beteiligungs-, Emittenten-, Kontrahenten- sowie des Liquiditätsrisikos [Refinanzierungsrisiko]) auf Filialebene aufgeteilt.

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 2016 893 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

#### VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben per 30.09.2016



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

#### ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

Risikoarten	30.09.2016		31.12.2015	
	in Mio. €	in %	in Mio. €	in %
Kreditrisiko	338	38	313	41
Beteiligungs-, Emittenten- und Kontrahentenrisiko	1	0	2	0
Restwertrisiko	265	30	222	29
Ertragsrisiko	170	19	158	20
Marktpreisrisiko	17	2	20	3
Liquiditätsrisiko (Refinanzierungsrisiko)	0	0	0	0
Operationelles Risiko	57	6	17	2
Sonstige Risiken <sup>1</sup>	45	5	39	5
<b>Gesamt</b>	<b>893</b>	<b>100</b>	<b>771</b>	<b>100</b>

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

Per 30. September 2016 beträgt das Risikodeckungspotenzial 2,4 Mrd. € und setzt sich zusammen aus dem bilanziellen Eigenkapital und dem Vorschauergebnis für die nächsten 12 Monate (insgesamt 2,4 Mrd. €) sowie dem Abzug von Anpassungspositionen (0,0 Mrd. €). Das Risikodeckungspotenzial wurde per 30. September 2016 durch die oben dargestellten Risiken zu 38% ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß Säule II belief sich im Zeitraum 1. Januar 2016 bis 30. September 2016 auf 39%.

Bis zum 31. Dezember 2016 haben sich keine Anzeichen für wesentliche Veränderungen bei der Auslastung des Risikodeckungspotenzials ergeben.

Neben der Ermittlung der Risikotragfähigkeit in einem Normalzenario werden in der Volkswagen Leasing GmbH auch leasingweite Stresstests durchgeführt und die Ergebnis-

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

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

#### RISIKOKONZENTRATIONEN

Die Volkswagen Leasing GmbH ist ein 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 aus Kundengeschäften sind in der Volkswagen Leasing GmbH aufgrund des Leasinggeschäfts

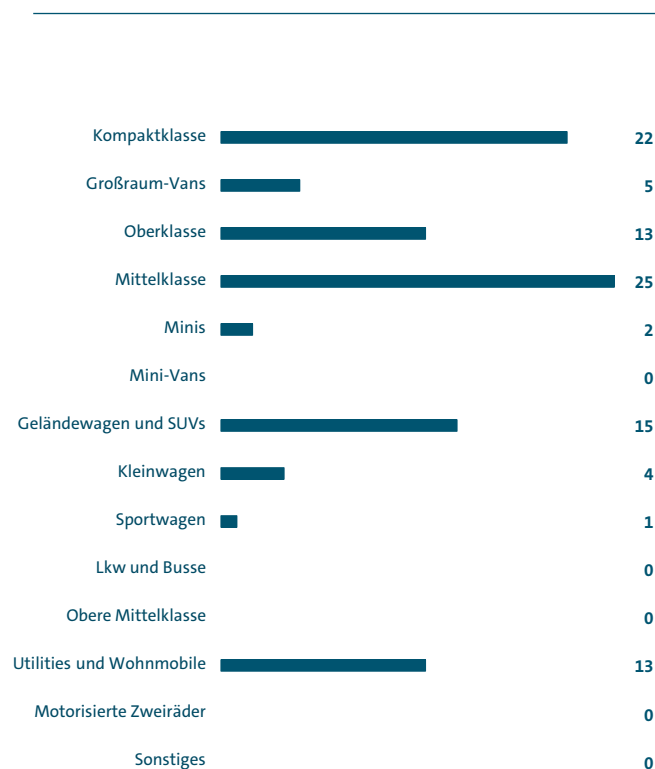
mit einem großen Anteil im Kleinkreditbereich (Retail) nur von untergeordneter Bedeutung. Unter regionalen Aspekten hat die Volkswagen Leasing GmbH eine Konzentration auf den deutschen Markt, setzt dabei aber auf eine breite überregionale Diversifikation.

Hingegen sind Branchenkonzentrationen im Händlergeschäft für eine Captive inhärent und werden daher individuell analysiert. Dabei wurden selbst in Downturn-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 (vergleiche nachstehendes Diagramm) mit einer großen Fahrzeugpalette verschiedener Marken des Volkswagen Konzerns breit diversifiziert.

#### SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 30. SEPTEMBER 2016

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

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

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

Vor Einführung neuer Produkte 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 für jede neue Aktivität 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.

#### ÜBERSICHT RISIKOARTEN

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

#### FINANZIELLE RISIKEN

##### Adressenausfallrisiko

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

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

##### Kreditrisiko

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

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

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

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

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

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



dungsgrundlage für die Leasingvergabe durch die Fachbereiche liefern.

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

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

#### Rating-Verfahren im Corporate-Geschäft

In der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt die Bonitätsbeurteilung der Unternehmenskunden unter Einsatz von Rating-Verfahren. Dabei werden sowohl quantitative (im Wesentlichen Jahresabschlusskennzahlen) als auch qualitative Faktoren (wie zum Beispiel die zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungsaussichten, 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 Gruppenweiten Risikomanagement betreuten Modelle und Verfahren werden auf Basis von standardisierten Vorgehensmodellen für Risikoklassifizierungsverfahren regelmäßig validiert und überwacht, bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Dies betrifft sowohl Modelle und Verfahren zur Bonitätsbeurteilung und zur Schätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit wie Rating- und Scoring-Verfahren als auch Modelle zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall.

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

#### Sicherheiten

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

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

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

#### Wertberichtigungen

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

Für akut ausfallgefährdete Forderungen sind Einzelwertberichtigungen im Individualgeschäft und pauschalierte

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

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (im Sinne des nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte: für die Ausfallwahrscheinlichkeit (PD): 3,5 % (Vorjahr: 4,6 %), die Verlustquote bei Ausfall (LGD): 34,9 % (Vorjahr: 34,9 %) und das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 23,4 Mrd. € (Vorjahr: 20,8 Mrd. €).

#### Risikosteuerung und -überwachung

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

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

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

#### Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2016 konnte das Forderungsvolumen innerhalb der VW Leasing GmbH weiter ausgebaut werden. Wie im Vorjahr war ein besonderer Wachstumstreiber das deutsche Portfolio aufgrund eines stabilen Kfz-Marktumfeldes. Insgesamt blieb das Kreditrisiko der Volkswagen Leasing GmbH stabil. Die Dieselthematik des Volkswagen Konzerns hatte in 2016 keine Auswirkungen auf die Portfolios der Volkswagen Leasing GmbH.

#### 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 Backoffice überwacht wird. Die Höhe der Volumenlimits wird angemessen und bedarfsorientiert festgelegt und richtet sich nach der Bonitätseinschätzung, deren Ersteinstufung und regelmäßige Überprüfung durch die Abteilung Kreditanalyse vorgenommen wird. Der Bereich Gruppenweites Risikomanagement bewertet monatlich die Kontrahentenrisiken. Die Berichterstattung der Kontrahentenrisiken an die Geschäftsführung erfolgt im monatlichen Bericht Marktpreisrisiken und im vierteljährlichen Risikomanagementbericht.

#### Länderrisiko

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

#### Beteiligungsrisiko

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

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 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 Stressstestszenarien, bei denen die Zinspositionen außergewöhnlichen Zinsänderungen und Worst Case-Szenarien ausgesetzt und anhand der simulierten Ergebnisse auf gefährdende Risikopotenziale analysiert werden. Hierbei werden unter anderem auch die Barwertänderungen unter den von der BaFin definierten Zinsschockszenarien + 200 Basispunkte und – 200 Basispunkte monatlich quantifiziert und überwacht.

Zur Berechnung der Zinsänderungsrisiken werden vorzeitige Rückzahlungen aus Kündigungsrechten über Ablaufrückstellungen 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 gruppenweiten Risikomanagement.

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 quantifizierte Risiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

### Liquiditätsrisiko

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

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

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

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 Gruppenweites Risikomanagement. 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 Cashflow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite.

### Risikosteuerung und -überwachung

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

Der Bereich Gruppenweites Risikomanagement 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.

### Entwicklung Liquiditätsrisiken

Das Liquiditätsrisiko war maßgeblich durch die seit September 2015 vorherrschende Dieselthematik beeinflusst. Insgesamt hat sich das Liquiditätsrisiko auf Ebene der Volkswagen Leasing GmbH stabil entwickelt.

Das Refinanzierungsrisiko bewegte sich jederzeit innerhalb des vorgegebenen Limits.

### Restwertrisiko

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

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

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

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwertrisiken erfolgt über den EL und UL. Der EL ergibt sich aus der Differenz zwischen dem aktuellen, zum Bewertungsstichtag erwarteten Verwertungserlös und dem vertraglichen, bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert je Fahrzeug. Zusätzlich werden weitere Parameter wie zum Beispiel Verwertungskosten bei der 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 Restwertrisikoeermittlung grundsätzlich analog der Methode bei den direkten Restwertrisiken zuzüglich der Berücksichtigung weiterer Risikoparameter (Händlerausfall und andere risikoartspezifische Faktoren).

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

#### Risikosteuerung und -überwachung

Das Gruppenweite Risikomanagement überwacht das Restwertrisiko innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH.

Für die direkten Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft, wobei

Restwertchancen in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt bleiben.

Durch die Verteilung der Risiken ist eine Vollabdeckung der eingegangenen Risiken in der Einzelvertragsbetrachtung aufgrund unterschiedlicher Kurvenverläufe des Restwertes (degressiver Verlauf) und der Zahlungsengänge (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 das Gruppenweite Risikomanagement im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden in enger Zusammenarbeit mit den Marken und dem Handel verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des indirekten Restwertrisikos ergriffen.

#### Entwicklung

Innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH war im Jahresvergleich insbesondere in Deutschland ein kontinuierlicher Vertragszuwachs zu beobachten. Die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes war 2016 nicht wesentlich durch die Dieselthematik beeinflusst. Das Restwertportfolio der Volkswagen Leasing GmbH wurde durch die Dieselthematik des Volkswagen Konzerns nur marginal beeinflusst.

#### Ertragsrisiko (Spezifisches GuV-Risiko)

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

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

Ziel dabei ist die regelmäßige Analyse und Überwachung des mit Ertragsrisiken verbundenen Risikopotenzials, um eine

frühzeitige Erkennung von Planwertabweichungen sicherzustellen und 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 Gruppenweiten Risikomanagements überwacht.

### NICHT-FINANZIELLE RISIKEN

#### Operationelles Risiko

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

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

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

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

#### Risikoidentifikation und -beurteilung

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

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

Die fortlaufende interne Sammlung der monetären operationellen Verluste und die Speicherung der relevanten Daten wird durch die zentrale Schadensfalldatenbank 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 (Risikominde- rung), bewusst weiter eingegangen (Risikoakzeptanz) oder auf Dritte übertragen (Risikotransfer) werden sollen.

Der Bereich Gruppenweites Risikomanagement plausibilisiert die Angaben der Gesellschaften/Unternehmensbereiche aus den Risk Self Assessments sowie die gemeldeten Schadensfälle und leitet gegebenenfalls erforderliche Korrekturen ein, überprüft die Funktionsfähigkeit des OpR-Systems und veranlasst bei Bedarf entsprechende Anpassungen. Hierzu gehören insbesondere die vollständige Einbeziehung aller OpR-Geschäftsbereiche, die Überprüfung der Einhaltung der Teilrisikostategien 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 126 Mio. € per November 2016.

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

#### Compliance- und Conduct-Risiko

Unter Compliance-Risiken werden in der Volkswagen Financial Services AG sämtliche Risiken subsumiert, die sich aus der Nichteinhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen, sonstiger Anforderungen von Behörden beziehungsweise der Aufsicht oder aber auch dem Verstoß gegen unternehmensinterne Regelungen ergeben können.

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

Beiden Risikoarten wird in der Volkswagen Financial Services AG durch die Einrichtung einer dezentralen Compliance-Funktion Rechnung getragen, die auf die Definition und Umsetzung von risikominimierenden Maßnahmen hinwirkt.

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

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

Darüber hinaus erfolgt die Förderung der Entstehung einer Compliance-Kultur durch zusätzliche regelmäßige Maßnahmen. Insbesondere durch das stetige Werben für die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns (Code of Conduct), die risikoorientierte Sensibilisierung der Beschäftigten (zum Beispiel Tone from the Top, Präsenzschulungen, E-Learning-Programme, sonstige Medien), durch kommunikative Maßnahmen einschließlich der Verteilung von Leitfä-

den und sonstigen Informationsmedien und die Teilnahme an Compliance-Programmen.

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

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

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

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

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

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

Die Compliance-Anforderungen an die Unternehmensgruppe werden zentral vorgegeben und sind eigenverantwortlich in

den lokalen Gesellschaften umzusetzen. Eine Abweichung von den Mindestanforderungen beziehungsweise Leitplanken ist unter Darlegung der Gründe (zum Beispiel lokale gesetzliche Besonderheiten) und nur in Abstimmung und mit Zustimmung der Holding-Funktion möglich.

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

Um den gesetzlichen Berichtsanforderungen der Compliance-Funktion gerecht zu werden, berichtet der Compliance-Beauftragte regelmäßig über die Ergebnisse der Sitzungen des Compliance-Komitees und anlassbezogen (unter anderem falls Kontrollpläne nicht fristgerecht erstellt werden) an die Geschäftsführung.

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

#### Risiko aus Outsourcingaktivitäten

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

Hiervon abzugrenzen ist der einmalige oder gelegentliche Fremdbezug von Gütern und Leistungen sowie Leistungen, die typischerweise von einem beaufsichtigten Unternehmen bezogen werden und aufgrund tatsächlicher Gegebenheiten oder rechtlicher Vorgaben regelmäßig weder zum Zeitpunkt des 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 Out-

sourcingsachverhalt 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.

#### Modellrisiko

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

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

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

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

#### Strategisches Risiko

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

Das Strategische Risiko umfasst ebenso alle Gefahren, die aus systemtechnischer, personeller und unternehmenskultureller Integration/Reorganisation resultieren (Integrati-



ons-/Reorganisationsrisiko). Ursachen dafür können Grundsatzzentscheidungen über die Struktur des Unternehmens sein, die das Management hinsichtlich der Positionierung im Markt trifft.

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

#### Reputationsrisiko

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

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

Das Reputationsrisiko wird durch einen Abschlag in der Risikotragfähigkeit quantitativ berücksichtigt. Dieser Pauschalansatz wird jährlich qualitativ bewertet.

#### ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG

Die Volkswagen Leasing GmbH geht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit verantwortungsbewusst Risiken ein. Grundlage hierfür ist ein umfassendes System zur Identifizierung, Messung, Analyse sowie Überwachung und Steuerung von Risiken als Bestandteil eines ganzheitlichen risiko- und renditeorientierten Steuerungssystems. Die Risikotragfähigkeit war im Jahr 2016 jederzeit gegeben. Unsere Geschäftskontinuität sehen wir nicht als gefährdet an.

Auch im Jahr 2016 erfolgte eine kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Systems, beispielsweise durch Anpassun-

gen bei Methoden und Modellen, Systemen, Prozessen und der IT.

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

#### PROGNOSE ZU WESENTLICHEN RISIKEN

##### Kreditrisiko Prognose

Insgesamt wird für 2017 eine stabile Risikolage erwartet, begünstigt durch die positive makroökonomische Situation in Deutschland. Auswirkungen aus der Dieseldisussion auf das Kreditrisiko erwarten wir nicht.

##### Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als relativ stabil zu erwartenden Zinsumfeldes wird für das Geschäftsjahr 2017 mit einer gleichbleibenden Marktpreisrisikosituation gerechnet.

##### Liquiditätsrisiko Prognose

Die zukünftige Risikoentwicklung hängt stark von der weiteren Entwicklung der Dieseldisussion und der Weiterentwicklung des Steuerungsansatzes zur Refinanzierungsstruktur ab. Kann zum Beispiel der Kapitalmarkt nicht wie derzeit geplant genutzt werden, so müsste auf andere, tendenziell kurzfristigere Refinanzierungsquellen ausgewichen werden. Dieses könnte sich in einem höheren Refinanzierungskostenrisiko wie auch einem höheren Zahlungsunfähigkeitsrisiko niederschlagen.

##### Restwertrisiko Prognose

Für das Geschäftsjahr 2017 gehen wir von einem kontinuierlichen Vertragszuwachs aus. Der Haupttreiber sind die implementierten Wachstumsprogramme, eine anhaltende wirtschaftliche Erholung der Märkte sowie eine weitere Ausweitung des Flottengeschäfts. Die Dieseldisussion sollte das Restwertportfolio in 2017 nicht beeinflussen.

##### Operationelles Risiko Prognose

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

# Personalbericht

## Förderung einer offenen Feedback- und Diskussionskultur als Schwerpunktthema im Rahmen der Unternehmensstrategie ROUTE2025.

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 2016 arbeiteten 959 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.279) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2016 90 Mitarbeiter (Vorjahr: 78) mit Arbeitsverträgen der Volkswagen Leasing GmbH beschäftigt. In unserer Filiale in Warschau waren per 31. Dezember 2016 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 ROUTE2025 wurden 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 Höchstleistungen gefördert werden, mit dem Ziel, mit Top-Mitarbeitern einen hervorragenden Kundenservice sicherzustellen, aber auch als Top-Arbeitgeber unseren weltweit anerkannt guten Ruf noch weiter zu verbessern. Dabei wird es uns helfen, noch mehr auf eine offene Feedback- und Diskussionskultur sowie wertschätzende Kooperationskultur zu achten.

Die Förderung einer offenen Feedback- und Diskussionskultur sowie einer kunden- und serviceorientierten Zusammenarbeit stellen dabei zunächst den hervorzuhebenden Schwerpunkt dar. Dies umfasst nicht nur die Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens zwischen den Abteilungen, sondern auch die zwischen Zentrale und den Niederlassungen bzw. auch unter den Niederlassungen sowie die Kooperation mit dem Kunden gleichermaßen.

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 werden dabei regelmäßig auf ihre Aktualität überprüft. In regelmäßigen Gesprächen – mind. zweimal im Jahr – berichten sie über ihre Erfolge und tauschen sich diesbezüglich intensiv mit der Zentrale aus. Je nach Situation werden Maßnahmen zur Unterstützung vereinbart und/oder sehr positive Beispiele auch anderen Niederlassungen systematisch zugänglich gemacht, sodass Synergien auch zwischen den verschiedenen Landesgesellschaften geschaffen werden können

Den Reifegrad unseres Ziels, ein Top-Arbeitgeber zu sein, evaluieren wir durch die regelmäßige Teilnahme an externen Arbeitgeberwettbewerben. Inzwischen konnten sich bereits 12 Gesellschaften auf den nationalen Bestenlisten platzieren oder wurden als „Great Place to Work“ zertifiziert. Darunter auch die Volkswagen Financial Services AG in Deutschland, die zum dritten Mal in Folge den ersten Platz in Deutschland erzielen konnte. Darüber hinaus erhielt sie in 2016 sowohl vom „Focus“-Magazin als auch von der Arbeitgeberbewertungsplattform kununu eine Auszeichnung als Top Company beziehungsweise „Beste Arbeitgeber Deutschlands“.

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.

Die Ergebnisse der durchgeführten internen Kundenbefragungen und der in Auf-/Ausbau befindlichen externen Kun-

denzufriedenheitskennzahlen stellen künftig die Basis für die Berechnung der Top-KPI „Kundenzufriedenheit“.

Im jährlichen Mitarbeitergespräch wird der Qualifizierungsbedarf ermittelt und werden 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 ausgewählte Führungskräfte der Fachbereiche gemeinsam mit den Mitarbeitern der FS Akademie anhand des Elements „Kompe-

tenzentwicklung“ zukunftsorientiert die Handlungsfelder sowie die daraus resultierenden strategischen Qualifizierungsbedarfe diskutieren. Für Mitarbeiter, die technische Kompetenzen benötigen, wurden technische Schulungen angeboten. Durch die immer größere Bedeutung des Themas umweltfreundlicher und digitaler Mobilitätskonzepte im Volkswagen Konzern wurden verschiedenste Vortragsreihen zum Thema E-Mobilität in Kooperation mit der Volkswagen Vertriebsakademie und der Volkswagen Konzern AutoUni ins Leben gerufen. Hier wurden die strategischen Ziele und Konzepte der Marke Volkswagen sowie technische Besonderheiten zur E-Mobilität anhand von e-up! und e-Golf verdeutlicht.

# Prognosebericht

**Die Weltwirtschaft wird 2017 voraussichtlich etwas stärker wachsen als im Vorjahr. 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

In unseren Planungen gehen wir davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2017 leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten weiterhin von geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Für den größten Teil der Industrieländer erwarten wir, dass sich die Belebung der Konjunktur mit insgesamt stabilen Expansionsraten fortsetzt. Die meisten Schwellenländer werden voraussichtlich stärker wachsen als im Vorjahr. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2018 bis 2021 fortsetzt.

In Westeuropa wird sich die wirtschaftliche Erholung 2017 im Vergleich zum Berichtsjahr voraussichtlich etwas verlangsamen. Große Herausforderungen stellen die Lösung struktureller Probleme sowie die ungewissen Auswirkungen der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien dar.

Für Zentraleuropa rechnen wir 2017 mit ähnlich hohen Wachstumsraten wie im abgelaufenen Geschäftsjahr. In Osteuropa sollte sich die wirtschaftliche Lage weiter stabilisieren, sofern sich der schwelende Konflikt zwischen Russland und der Ukraine nicht verschärft.

In Deutschland wird das BIP im Jahr 2017 voraussichtlich mit ähnlichem Tempo steigen wie im Berichtsjahr. Die stabile Lage auf dem Arbeitsmarkt sollte anhalten und den privaten Konsum unterstützen.

## FINANZMÄRKTE

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum 2017 leicht über Vorjahresniveau liegen wird. Geopolitische Spannungen, Unsicherheiten auf den Finanzmärkten sowie strukturelle Defizite in einzelnen Ländern wirken sich belastend aus. Die Entwicklung auf den Kapitalmärkten wird aufgrund der anhaltend lockeren Geldpolitik im Euroraum und in Japan die Renditen weiter belasten. Es ist davon auszugehen, dass das Ankaufprogramm für Anleihen durch die EZB fortgesetzt werden wird, da die Kerninflation noch immer nur langsam zunimmt und die strukturellen Defizite der südeuropäischen Länder noch nicht behoben wurden. Zinserhöhungen der US-Notenbank könnten negative Folgen für eine schwächelnde Weltkonjunktur haben.

In Europa wird eine weitere wirtschaftliche Erholung erwartet. Herausforderungen liegen in den Austrittsverhandlungen Großbritanniens aus der EU sowie in strukturellen Problemen europäischer Staaten. Die Wirtschaft in Russland wird sich ungeachtet des Konfliktes mit der Ukraine voraussichtlich leicht positiv entwickeln. Die Fortsetzung der lockeren Geldpolitik der EZB wird vorausgesetzt und wird das Knappheitsproblem der zur Verfügung stehenden Anleihen weiter verschärfen.

Das Wirtschaftswachstum in Deutschland wird insgesamt auf Vorjahresniveau bleiben. Zwar ist von einer Verlangsamung des Exportwachstums in 2017 auszugehen. Ein klarer Schub für das gesamtwirtschaftliche Lohnwachstum in 2017 ist aber der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohns.

## ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2017 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Berichtsjahr.

Der Volkswagen Konzern ist angesichts der heterogenen Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte gut aufgestellt. Unsere breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation und 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 damit unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Auch für die Jahre 2018 bis 2021 gehen wir davon aus, dass das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage anhält.

Für Westeuropa erwarten wir 2017 ein Absatzvolumen leicht unter dem des Berichtsjahres. Das Vorkrisenniveau dürfte auch mittelfristig nicht erreicht werden. Die andauernde Verunsicherung der Konsumenten infolge der Schuldenkrise dürfte sich aufgrund des ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien noch verstärken und die Nachfrage dämpfen. In Italien wird sich der Erholungskurs 2017 voraussichtlich abgeschwächt fortsetzen.

Auf den zentral- und osteuropäischen Märkten sollte die Pkw-Nachfrage 2017 den schwachen Vorjahreswert übertreffen. Für die zentraleuropäischen Märkte rechnen wir mit einem weiteren Wachstum der Nachfrage.

Für den deutschen Pkw-Markt erwarten wir nach der positiven Entwicklung der vergangenen Jahre im Jahr 2017 ein Volumen, das leicht unter dem Vorjahresniveau liegt.

Auch im Jahr 2017 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 2018 bis 2021 fortsetzen.

Aufgrund der Verunsicherung infolge des im Juni 2016 durchgeführten Referendums zum Austritt Großbritanniens aus der EU gehen wir für das Jahr 2017 in Westeuropa bei den leichten Nutzfahrzeugen von einer Nachfrage leicht unter dem 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 2017 voraussichtlich über dem Vorjahreswert liegen.

#### ZINSENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2016 und auch zu Beginn des aktuellen Geschäftsjahres haben die Notenbanken die globale Konjunktur und das Finanzsystem mit ihrer expansiven Geldpolitik weiter gestützt. Dies drückt sich in einem nach wie vor historisch niedrigen Zinsniveau aus. Die Unsicherheit über das Wachstum der Weltwirtschaft nimmt langsam ab, dies könnte dazu führen, dass geldpolitische Impulse der Zentralbanken reduziert werden. Die Europäische Zentralbank wird ihre Politik des billigen Geldes jedoch das ganze Jahr 2017 über fortführen. Über den Zeitpunkt der Beendigung der Niedrig-

zinsphase der Zentralbank in England herrscht insbesondere im Zusammenhang mit dem Brexit verstärkte Unklarheit, in den USA erfolgte eine Erhöhung des Leitzinses um 25 Basispunkte im Dezember 2016, weitere Zinserhöhungen sind im Jahresverlauf 2017 zu erwarten.

#### MOBILITÄTSKONZEPTE

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

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

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

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 Rahmen der Absatzentwicklung des Volkswagen Konzerns, wobei mit einer leicht sinkenden Penetration gerechnet wird. Es wird weiterhin angestrebt, Wachstum durch Ausweitung des Produktangebots in vorhandenen Märkten zu erreichen. Bezüglich der Entwicklung der Kredit-, Liquiditäts- und Restwertrisiken unter Berücksichtigung der Dieselthematik verweisen wir auf die Ausführungen im Chancen- und Risikobericht.

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

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

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

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

#### AUSSICHTEN FÜR 2017

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH erwartet, dass die Weltwirtschaft 2017 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 auf der Annahme leicht steigender Refinanzierungskosten, der Intensivierung der Kooperation mit den einzelnen Konzernmarken, intensiver Kostensoptimierung im Rahmen unseres Effizienzprogrammes,

leicht steigenden Risikokosten, höheren Gemeinkosten infolge verstärkter Investitionen in die Digitalisierung des Leasinggeschäfts und weiterer erheblicher Unsicherheiten hinsichtlich der makroökonomischen Rahmenbedingungen in der Realwirtschaft und deren Auswirkungen unter anderem auf die Risikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2017 erwarten wir im Markt Deutschland gegenüber dem Vorjahr ein deutlich niedrigeres Operatives Ergebnis nach IFRS. Im Kontext der Dieseldematik werden für das Geschäftsjahr 2017 keine zusätzlichen Effekte erwartet, die das operative Ergebnis nach IFRS negativ belasten.

Der Vertragsbestand wird leicht über, die Vertragszugänge werden leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet. Bei leicht steigenden Auslieferungen an Fahrzeugen erwarten wir für 2017 eine leicht sinkende Penetration im Markt Deutschland und für die Rechtseinheit Volkswagen Leasing GmbH.

In Italien erwarten wir gegenüber dem Vorjahr einen leichten Anstieg bei den Vertragszugängen und -beständen, eine gleichbleibende Penetrationsrate sowie ein deutlich sinkendes Operatives Ergebnis nach IFRS.

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

Braunschweig, den 14. Februar 2017

Die Geschäftsführung

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Künne', with a stylized, cursive script.

Gerhard Künne

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Harald Heßke', with a stylized, cursive script.

Harald Heßke

# Bilanz

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2016

T €		31.12.2016	31.12.2015
<b>Aktiva</b>			
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) Täglich fällig	5.381		22.258
b) Andere Forderungen	88.895		78.567
		94.276	100.825
2. Forderungen an Kunden			
a) Täglich fällig	572.573		286.810
b) Andere Forderungen	1.194.927		1.086.084
		1.767.500	1.372.894
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		0	8.651
4. Leasingvermögen		23.753.366	21.141.405
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.113		3.616
b) Geleistete Anzahlungen	24		35
		3.137	3.651
6. Sachanlagen			
a) Grundstücke und Gebäude	38.627		39.598
b) Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.218		1.433
		39.845	41.031
7. Sonstige Vermögensgegenstände		1.129.834	1.240.088
8. Rechnungsabgrenzungsposten		978.613	641.263
<b>Summe der Aktiva</b>		<b>27.766.571</b>	<b>24.549.808</b>



T €	31.12.2016	31.12.2015
<b>Passiva</b>		
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
a) Täglich fällig	321.887	423.005
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	1.193.699	586.828
	1.515.586	1.009.833
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden		
a) Täglich fällig	7.344.708	4.722.688
b) Mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	5.360.052	5.973.165
	12.704.760	10.695.853
3. Verbriefte Verbindlichkeiten		
a) Begebene Schuldverschreibungen	6.070.837	7.010.661
b) Geldmarktpapiere	1.101.699	275.945
	7.172.536	7.286.606
4. Sonstige Verbindlichkeiten	21.607	18.185
5. Rechnungsabgrenzungsposten	5.217.604	4.505.360
6. Rückstellungen		
a) Steuerrückstellungen	9.813	14.090
b) Andere Rückstellungen	901.071	787.531
	910.884	801.621
7. Sonderposten mit Rücklageanteil	1.235	1.341
8. Eigenkapital		
a) Gezeichnetes Kapital	76.004	76.004
b) Kapitalrücklage	145.706	154.356
c) Bilanzgewinn	649	649
	222.359	231.009
<b>Summe der Passiva</b>	<b>27.766.571</b>	<b>24.549.808</b>
1. Eventualverbindlichkeiten		
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	169.898	211.685
2. Andere Verpflichtungen		
Unwiderrufliche Leasingzusagen	1.943.035	1.872.295

# Gewinn- und Verlustrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

T €		1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
1.	Leasingerträge	14.680.504	14.001.494
2.	Leasingaufwendungen	8.181.816	7.946.158
		6.498.688	6.055.336
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	22.316	24.965
4.	Zinsaufwendungen	359.113	281.690
	davon: Aufzinsung Rückstellungen	2.017	2.718
		-336.797	-256.725
5.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	8.719
6.	Provisionserträge	521	452
7.	Provisionsaufwendungen	543.420	476.227
		-542.899	-475.775
8.	Sonstige betriebliche Erträge	271.569	250.890
9.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	106	105
10.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen		
	a) Personalaufwand		
	aa) Löhne und Gehälter	4.306	4.193
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.423	1.404
		5.729	5.597
	b) andere Verwaltungsaufwendungen	340.379	382.823
		346.108	388.420
11.	Abschreibungen und Wertberichtigungen		
	a) auf das Leasingvermögen	5.182.126	4.737.879
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen	3.636	2.929
		5.185.762	4.740.808
12.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	43.366	36.226
13.	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft	714.391	630.783
14.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	138.183	180.193
15.	Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	3.180
16.	<b>Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-260.777</b>	<b>-36.674</b>
17.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	43.626	38.315
18.	Erträge aus Verlustübernahme	304.403	74.989
19.	<b>Jahresüberschuss</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
20.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	649	649
21.	Vermögensminderung durch Abspaltung	-8.651	0
22.	Entnahme aus der Kapitalrücklage	8.651	0
23.	<b>Bilanzgewinn</b>	<b>649</b>	<b>649</b>

# Kapitalflussrechnung

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig,  
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016

T €	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
Jahresfehlbetrag (vor Ergebnisabführung)	-304.403	-74.989
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	5.185.763	4.740.809
Veränderung der Rückstellungen	109.263	9.934
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-763.987	-569.052
Zinsergebnis	336.797	256.726
Sonstige Anpassungen	24.749	54.589
Veränderung der Forderungen an Kreditinstitute	6.549	-53.598
Veränderung der Forderungen an Kunden	133.585	16.897
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-534.593	-842.857
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	505.753	268.674
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	2.008.908	3.081.592
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	-114.070	-892.609
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	706.909	338.279
Erhaltene Zinsen und Dividenden	31.035	27.686
Gezahlte Zinsen	-359.113	-281.690
Gezahlte Ertragsteuern	-24.749	-54.589
<b>I. Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>6.948.396</b>	<b>6.025.802</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	7.883.218	7.624.597
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-14.904.083	-13.728.102
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-2.520	-10.371
<b>II. Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-7.023.385</b>	<b>-6.113.876</b>
Einzahlungen aus Verlustübernahme durch die Volkswagen Financial Services AG	74.989	88.074
<b>III. Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>74.989</b>	<b>88.074</b>
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	0	0

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

# Eigenkapitalpiegel

der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig

---

T €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2015	76.004	154.356	649	231.009
Vermögensminderung durch Abspaltung	–	–8.650	–	–8.650
Stand 31. Dezember 2016	76.004	145.706	649	222.359

# Anhang

## des Jahresabschlusses der Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig, zum 31. Dezember 2016

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

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

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 29,9 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2016 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.

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

### 3. Erläuterungen zur Bilanz

Die 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 €	31.12.2016	31.12.2015
1. Forderungen an Kreditinstitute	94.276	100.825
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 93.813; Vorjahr: T € 97.258)		
<b>Gesamt</b>	<b>94.276</b>	<b>100.825</b>

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2016	31.12.2015
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	581.951	439.142
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.175.561	924.058
(davon gegen die Gesellschafterin T € 1.085.689; Vorjahr: T € 841.938)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 92.772; Vorjahr: T € 75.594)		
3. Sonstige Forderungen	9.988	9.694
<b>Gesamt</b>	<b>1.767.500</b>	<b>1.372.894</b>

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2016	31.12.2015
1. Forderungen an Kreditinstitute	94.276	100.825
davon fällig 0 - 3 Monate	94.276	100.825
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	581.951	439.142
davon fällig 0 - 3 Monate	136.305	101.243
davon fällig > 3 - 12 Monate	164.501	144.222
davon fällig > 12 - 60 Monate	281.145	193.677
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.175.561	924.058
davon fällig 0 - 3 Monate	425.561	174.058
davon fällig > 3 - 12 Monate	350.000	0
davon fällig > 12 - 60 Monate	0	350.000
davon fällig > 60 Monate	400.000	400.000
4. Sonstige Forderungen	9.988	9.694
davon fällig 0 - 3 Monate	9.988	9.694
<b>Gesamt</b>	<b>1.861.776</b>	<b>1.473.719</b>

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T€ 646.962 (Vorjahr: T€ 681.596), Forderungen aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 271.416 (Vorjahr: T€ 366.894) und aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T€ 72.423 (Vorjahr: T€ 86.416).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T€ 919.133 (Vorjahr: T€ 594.396) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden. Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuer in Höhe von T€ 13.162 (Vorjahr: T€ 11.673) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 46.121 (Vorjahr: T€ 35.070) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Durch die Filiale Polen lagen Vermögensgegenstände in Höhe von T€ 910.285 in fremder Währung vor.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2016	31.12.2015
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.515.586	1.009.833
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 781.496; Vorjahr: T€ 558.021)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	12.704.760	10.695.853
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T€ 5.988.496; Vorjahr: T€ 6.516.254)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T€ 736.835; Vorjahr: T€ 532.178)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T€ 671.581; Vorjahr: T€ 583.410)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	7.172.536	7.286.606
4. Sonstige Verbindlichkeiten	21.607	18.185
<b>Gesamt</b>	<b>21.414.489</b>	<b>19.010.477</b>

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2016	31.12.2015
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.515.586	1.009.833
davon fällig 0 - 3 Monate	815.213	610.371
davon fällig > 3 - 12 Monate	649.373	364.462
davon fällig > 12 - 60 Monate	51.000	35.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	12.704.760	10.695.853
davon fällig 0 - 3 Monate	2.220.156	1.502.586
davon fällig > 3 - 12 Monate	1.867.137	1.423.822
davon fällig > 12 - 60 Monate	8.617.467	7.769.445
davon fällig > 60 Monate	0	0
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	7.172.536	7.286.606
davon fällig 0 - 3 Monate	681.175	331.668
davon fällig > 3 - 12 Monate	1.991.361	954.938
davon fällig > 12 - 60 Monate	1.500.000	3.000.000
davon fällig > 60 Monate	3.000.000	3.000.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	21.607	18.185
davon fällig 0 - 3 Monate	16.261	12.105
davon fällig > 3 - 12 Monate	2.312	359
davon fällig > 12 - 60 Monate	3.034	2.210
davon fällig > 60 Monate	0	3.511
<b>Gesamt</b>	<b>21.414.489</b>	<b>19.010.477</b>

Von den verbrieften Verbindlichkeiten sind 1,5 Mrd. € (Vorjahr: 0,9 Mrd. €) im nächsten Geschäftsjahr fällig.

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

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Swap-Zinsen in Höhe von T€ 8.022 (Vorjahr: T€ 10.799) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Steuerrückstellungen (T€ 9.813; Vorjahr: T€ 14.090) und andere Rückstellungen (T€ 901.071; Vorjahr: T€ 787.531).

Unter den anderen Rückstellungen werden u. a. die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwertrisiken betrug T€ 7.049 (Vorjahr: T€ 9.845). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 112.565 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 92.477). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 159.687 (Vorjahr: T€ 174.815) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für ausstehende Reparaturrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen beläuft sich auf T€ 354.134 (Vorjahr: T€ 265.453).

Die gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf T€ 125.600 vor Abzinsung bei T€ 120.200 im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: T€ 1.552, Vorjahr: T€ 2.122).

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

Durch die Aufwärtsabspaltung der Beteiligungen auf die Volkswagen Financial Services AG verringerte sich die Kapitalrücklage um T€ 8.650. Entsprechend nahm das Eigenkapital im Berichtsjahr von T€ 231.009 auf T€ 222.359 ab.

Durch die Filiale Polen lagen Schulden in Höhe von T€ 910.285 in fremder Währung vor.



## Entwicklung des Anlagevermögens:

T €							Bruttobuchwerte
	Vortrag 1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Fremd- währungs- differenzen	Stand 31.12.2016	
<b>I. Immaterielle Anlagewerte</b>							
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.977	1.197	0	0	-92	7.082	
Geleistete Anzahlungen	35	27	38	0	0	24	
	6.012	1.224	38	0	-92	7.106	
<b>II. Sachanlagen</b>							
Grundstücke und Gebäude	50.514	632	105	0	-50	50.991	
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.706	638	673	0	-75	2.596	
Anlagen im Bau	73	26	0	0	0	99	
	53.293	1.296	778	0	-125	53.686	
<b>III. Leasingvermögen</b>							
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	28.769.006	14.805.852	11.686.383	66.952	-716	31.954.711	
Geleistete Anzahlungen	66.994	97.868	42	-66.952	0	97.868	
	28.836.000	14.903.720	11.686.425	0	-716	32.052.579	
<b>IV. Anteile an verbundenen Unternehmen</b>							
	8.651	0	8.651	0	0	0	
<b>Gesamt Anlagevermögen</b>	<b>28.903.956</b>	<b>14.906.240</b>	<b>11.695.892</b>	<b>0</b>	<b>-933</b>	<b>32.113.371</b>	

					Wertberichtigungen		Nettobuchwerte
	Vortrag 1.1.2016	Zugänge	Abgänge	Fremd- währungs- differenzen	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2016	Stand 31.12.2015
	2.361	1.659	0	-51	3.969	3.113	3.616
	0	0	0	0	0	24	35
	2.361	1.659	0	-51	3.969	3.137	3.651
	10.989	1.584	84	-26	12.463	38.528	39.525
	1.273	393	249	-39	1.378	1.218	1.433
	0	0	0	0	0	99	73
	12.262	1.977	333	-65	13.841	39.845	41.031
	7.694.595	5.182.126	4.576.328	-1.180	8.299.213	23.655.498	21.074.411
	0	0	0	0	0	97.868	66.994
	7.694.595	5.182.126	4.576.328	-1.180	8.299.213	23.753.366	21.141.405
	0	0	0	0	0	0	8.651
	<b>7.709.218</b>	<b>5.185.762</b>	<b>4.576.661</b>	<b>-1.296</b>	<b>8.317.023</b>	<b>23.796.348</b>	<b>21.194.738</b>

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

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 14.680.504. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 8.181.816 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€ 6.498.688.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T €	1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T€ 6.049; Vorjahr: T€ 7.254)	22.316	24.965
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T€ 28.714; Vorjahr: T€ 40.196)	359.113	281.690
<b>Gesamt</b>	<b>-336.797</b>	<b>-256.725</b>

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 271.569, davon T€ 230.887 aus dem Leasinggeschäft und T€ 40.682 aus weiterberechneten Gemeinkosten. In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus für Dritte erbrachte Dienstleistungen für die Verwaltung und Vermittlung in Höhe von T€ 88.440 (Vorjahr: T€ 63.145) sowie Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 24.909 enthalten. Periodenfremde Erträge sind mit T€ 1.800 (Vorjahr: T€ 0) enthalten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 106.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand, Verona sowie der Filiale Polen beträgt T€ 5.729, davon T€ 4.306 für Löhne und Gehälter und T€ 1.423 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 340.379, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassung und IT-Kosten sowie Dienstleistungen Dritter.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 5.182.127 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert in Höhe von T€ 289.790 (Vorjahr: T€ 274.243). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 5.388 (Vorjahr: T€ 4.050).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 43.366. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 2.721 sowie Aufwendungen aus der Währungsumrechnung in Höhe von T€ 19.655.

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 714.391 stehen Erträge von T€ 138.183 gegenüber.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Verlust vor Steuern von 260,8 Mio. € (Vorjahr: 36,7 Mio. €).

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Verlust in Höhe von T€ 304.403 durch die Volkswagen Financial Services AG übernommen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T €				1.1. – 31.12.2016	1.1. – 31.12.2015
	Deutschland	Italien	Polen	Gesamt	Gesamt
1. Leasingerträge					
Mieten	4.852.554	124.831	40.392	5.017.777	4.830.979
Wartungs- und Dienstleistungserträge	1.001.638	97.227	16.628	1.115.493	1.043.339
Gebrauchtwagenverkäufe	7.732.309	141.787	9.122	7.883.218	7.624.596
Übrige	619.392	16.420	28.204	664.016	502.580
	14.205.893	380.265	94.346	14.680.504	14.001.494
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	5.582	242	16.492	22.316	24.965
6. Provisionserträge	515	0	6	521	452
8. Sonstige betriebliche Erträge	242.083	1.333	28.153	271.569	250.890
9. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	106	0	0	106	105
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	106.604	27.133	4.446	138.183	180.193
<b>Gesamt</b>	<b>14.560.783</b>	<b>408.973</b>	<b>143.443</b>	<b>15.113.199</b>	<b>14.458.099</b>

## 5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 22,6 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 387,9 Mio. € und die negativen Marktwerte 63,4 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 72,4 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 8,0 Mio. € in den sonstigen Verbindlichkeiten enthalten.

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

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

Zur Refinanzierung ihres Leasingvermögens hat die Volkswagen Leasing GmbH Asset-Backed Securities-Transaktionen (ABS-Transaktionen) am Markt platziert. Im Geschäftsjahr 2016 sind drei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen sowie von Restwerten aus diesen Leasingverträgen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2016 insgesamt Liquidität in Höhe von T€ 5.312.276 zugeflossen. Daneben laufen fünf 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 hielt zu Beginn des Berichtjahres jeweils 100% der Anteile an der Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig, der carmobility GmbH, Braunschweig und der Euromobil Autovermietung GmbH, Isernhagen. Diese drei Gesellschaften wurden im Rahmen einer Aufwärtsabspaltung auf die Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, übertragen.

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

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

Haftungsverhältnisse, die nicht aus der Bilanz ersichtlich sind, bestehen im 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, VCL 23, VCL 24, PVCL1 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 Dieseldiagnostik auf die Volkswagen Leasing GmbH erfolgt für den Markt Deutschland eine Unterstützung durch den Volkswagen Konzern. 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 81 Angestellte (Vorjahr: 78) und in der Filiale Polen jahresdurchschnittlich 3 Angestellte (Vorjahr: 3) 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. Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2016 traten keine Entwicklungen von besonderer Bedeutung für die Volkswagen Leasing GmbH auf.

## 7. Weitere Angaben

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

**Sitz:** Braunschweig

**Registergericht:** Handelsregister B des Amtsgerichts Braunschweig

**Handelsregister-Nummer:** HRB 1858

## 8. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31. Dezember 2016

**GERHARD KÜNNE**

Sprecher der Geschäftsführung  
Vertrieb Großkunden

**HARALD HEBKE (AB 01.02.2016)**

Back Office Leasing

**THOMAS RENNEBAUM (BIS 31.03.2016)**

Middle Office Leasing (bis 31.03.2016)

**DR. HEIDRUN ZIRFAS (BIS 31.03.2016)**

Back Office Leasing (bis 31.01.2016)

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

Der Prüfungsausschuss der Volkswagen Leasing GmbH 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

## 9. 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 14. Februar 2017

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Harald Hefcke

# 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 2016 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, den 14. Februar 2017

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner  
Wirtschaftsprüfer

Prof. Dr. Mathias Schellhorn  
Wirtschaftsprüfer



# Bericht des Prüfungsausschusses

## der Volkswagen Leasing GmbH

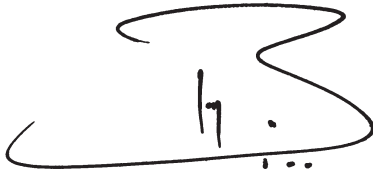
Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinne des § 264d HGB. Gemäß der Bestimmungen des § 324 HGB ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit den in § 107 Abs. 3 Satz 2 AktG beschriebenen Aufgaben befasst. Der Prüfungsausschuss besteht 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 19. Februar 2016 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2015 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 Alleingesellschafterin Bericht erstattet. Zudem lies sich der Ausschuss über die Dieselmotorthematik, die Geschäfts- und Risikostrategie, die Refinanzierungs- und Liquiditätslage sowie die internen und externen Prüfungshandlungen und deren Feststellungen Bericht erstatten. Weiterhin hat sich der Ausschuss erläutern lassen, inwiefern Beziehungen beruflicher, finanzieller oder sonstiger Art zwischen dem Abschlussprüfer und der Gesellschaft bzw. zu ihren Organen bestehen, um die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu beurteilen. In diesem Zusammenhang hat der Prüfungsausschuss Informationen über die vom Abschlussprüfer neben der Prüfungstätigkeit erbrachten Leistungen gegenüber der Gesellschaft und über vorliegende Ausschluss- oder Befangenheitsgründe eingeholt. Nach eingehender Prüfung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers hat der Prüfungsausschuss der Alleingesellschafterin eine Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers ausgesprochen und die Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung zur Erteilung des Prüfungsauftrags vorbereitet.

In seiner Sitzung am 27. Oktober 2016 beschäftigte sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Risikomanagementsystem in der Volkswagen Leasing GmbH. Ferner ließ sich der Prüfungsausschuss über wesentliche aktuelle IT-Themen sowie vom Compliance-Beauftragten ausführlich Bericht erstatten. Darüber hinaus wurden mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsplanung, die Prüfungsschwerpunkte und die Informationspflichten des Abschlussprüfers besprochen.

Braunschweig, den 1. März 2017

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

Dr. Jörg Boche  
Vorsitzender

A handwritten signature in black ink, featuring a large, sweeping 'W' followed by a series of connected, fluid strokes.

Waldemar Drosdziok  
stellv. Vorsitzender

A handwritten signature in black ink, characterized by several thick, parallel diagonal strokes that sweep upwards from left to right.

Dr. Arno Antlitz  
Mitglied

A handwritten signature in black ink, starting with a large, elegant 'P' followed by a series of connected, fluid strokes.

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

**SATZ**

Inhouse produziert mit [firesys](#)

Dieser Geschäftsbericht ist unter [www.vwfsag.com/ar16](http://www.vwfsag.com/ar16) 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