

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

DER SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄT



GESCHÄFTSBERICHT
DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

2013

Volkswagen Leasing GmbH

IM ÜBERBLICK

in Mio. €	2013	2012	2011	2010	2009
Investitionen ins Leasingvermögen	10.379	10.199	9.581	7.590	6.290
Leasingvermögen	17.940	16.776	15.179	13.279	11.949
Bilanzsumme	19.354	18.229	17.043	13.965	12.490
Erträge aus Leasinggeschäft	11.451	10.582	10.010	8.756	8.152

in Tsd. Fahrzeugen	2013	2012	2011	2010	2009
Neuverträge	439	431	415	338	286
Vertragsbestand	1.014	956	876	802	764

Inhalt

Lagebericht

Grundlagen der Gesellschaft	_ S. 3
Wirtschaftsbericht	_ S. 4
Chancen- und Risikobericht	_ S. 8
Nachtragsbericht	_ S. 20
Personalbericht	_ S. 21
Prognosebericht	_ S. 22

Anhang	_ S. 30
Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss	_ S. 30
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	_ S. 30
Erläuterungen zur Bilanz	_ S. 31
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	_ S. 34
Sonstige Erläuterungen	_ S. 36
Organe der Volkswagen Leasing GmbH	_ S. 37
Erklärung der Geschäftsführung	_ S. 38

Jahresabschluss

Bilanz	_ S. 25
Gewinn- und Verlustrechnung	_ S. 27
Kapitalflussrechnung	_ S. 28
Eigenkapitalspiegel	_ S. 29

Weitere Informationen

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	_ S. 39
Bericht des Prüfungsausschusses	_ S. 40
Impressum	

Lagebericht

Grundlagen der Gesellschaft _ S. 3
Wirtschaftsbericht _ S. 4
Chancen- und Risikobericht _ S. 8
Nachtragsbericht _ S. 20
Personalbericht _ S. 21
Prognosebericht _ S. 22

Grundlagen der Gesellschaft

Kontinuierliches Wachstum bestätigt das Geschäftsmodell der Volkswagen Leasing GmbH.

GESCHÄFTSMODELL

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

ORGANISATION DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH fokussiert sich auf das operative Leasinggeschäft für Privat-/Geschäftskunden sowie auf das Flottenmanagement/Dienstleistungsgeschäft. In Konformität mit der Strategie WIR2018 hat sich die Organisation der Volkswagen Leasing GmbH konsequent an den Bedürfnissen der Kundengruppen Einzel-, Firmen- und Großkunden ausgerichtet. Neben innovativen Vermietmodellen, z. B. Langzeitmiete oder Mikromiete (Carsharing) und weiteren Dienstleistungen im Bereich der neuen Mobilität, gewährleisten die organisatorischen Grundlagen den konsequenten Ausbau der After Sales-Dienstleistungen im automobilen Kontext. Die Vertriebs- und Kundenservicebereiche sind eng mit den Produktentwicklungs- und Marketingbereichen verzahnt. In 2013 wurde im Vertrieb Großkunden der Volkswagen Leasing GmbH die Struktur dahingehend optimiert, dass die Außen- und Innendienste gleich aufgestellt und klare Verantwortlichkeiten festgelegt sind, um auch hier die Qualität vor Kunde und Handel und somit die Kundenzufriedenheit zu steigern. Im Back Office sind bereichsübergreifende Funktionen wie das Gebrauchtwagencenter, die Dienstleistungsabwicklung, das Risikomanagement und die Prozessmanagementkompetenz angesiedelt. Seit 1. Januar 2013 sind die Bereiche Fuhrparkmanagement und Systeme & Prozessmanagement in einem neuen Geschäftsbereich zusammengefasst. Ab 1. Januar 2014 wird in diesem Geschäftsbereich des Weiteren das Thema Interne Dienste verantwortet 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 mit einbezogen. Die interne Steuerung der Gesellschaften des Konzerns – und somit auch der Volkswagen Leasing GmbH – erfolgt daher auf Basis der IFRS-Werte. Hierbei ist das Operative Ergebnis¹ die wesentliche interne Steuerungsgröße. Die Unterschiede zwischen dem Operativen Ergebnis und dem Unternehmensergebnis vor Steuern nach HGB ergeben sich aus Periodisierungsverschiebungen, die im Wesentlichen aus unterschiedlicher Bilanzierung der Leasingverhältnisse (Operate-Lease und Finance-Lease) nach HGB und IFRS resultieren, sowie unterschiedlicher bilanzieller Behandlung von ABS-Transaktionen, die das HGB-Ergebnis belasten. Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Steuerungsgrößen sind die Penetration², der Vertragsbestand³ und die Vertragszugänge⁴. Der Return on Equity (RoE) und die Cost Income Ratio (CIR) werden auf Ebene der Gesellschaft übergeordneten Konzerns der Volkswagen Financial Services AG als weitere finanziellen Steuerungsgrößen herangezogen.

VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Geschäftsjahr 2013 gab es keine Veränderung im Beteiligungsbereich. Am 11. Dezember 2013 hat die Volkswagen Leasing GmbH eine Filiale in Warschau, Polen, gegründet, die in 2014 das operative Geschäft aufnehmen wird.

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 bezogen auf die Volkswagen Leasing GmbH.

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

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

Wirtschaftsbericht

Trotz schwacher PKW-Nachfrage stieg der Vertragsbestand auf über 1 Mio. Verträge.
Das Ergebnis der Gesellschaft liegt unter dem Vorjahr.

WEITERHIN GERINGE DYNAMIK DER WELTWIRTSCHAFT

Im Berichtsjahr blieb das Wachstum der Weltwirtschaft mit 2,5 % hinter dem Vorjahreswert (2,6 %) zurück. In den Industrieländern verbesserte sich die wirtschaftliche Lage im Jahresverlauf leicht – trotz weiterhin bestehender struktureller Hindernisse. Die meisten Schwellenländer verzeichneten eine robuste konjunkturelle Entwicklung. Die Inflation fiel trotz der expansiven Geldpolitik vieler Zentralbanken insgesamt moderat aus.

In Westeuropa stagnierte 2013 das Bruttoinlandsprodukt (BIP), nachdem es im Vorjahr um 0,2 % zurückgegangen war. Die südeuropäischen EU-Länder wiesen unter anderem aufgrund der Belastungen aus der Staatsschuldenkrise auch im Berichtsjahr größtenteils negative Expansionsraten auf, während sich die meisten nordeuropäischen Staaten positiv entwickelten.

Die positive Stimmung der Konsumenten und die stabile Lage am Arbeitsmarkt konnten 2013 die Auswirkungen der schwächeren weltwirtschaftlichen Entwicklung auf die deutsche Konjunktur nicht ausgleichen: Das Wachstum des BIP lag bei 0,5 % und damit noch unter dem Wert des Vorjahres (0,9 %).

FINANZMÄRKTE

Im Zeichen einer weltweit lockeren Geldpolitik

Die US-Notenbank Federal Reserve (US-Fed) setzte ihren monetären Expansionskurs, der durch das QE3-Programm (Quantitative Easing) forciert wurde, fort. Die geplante schrittweise Reduzierung der Aufkaufprogramme wurde infolge des Haushaltsstreits im Oktober auf das Jahr 2014 verschoben. Einen Kurs der sehr expansiven Geldpolitik verfolgten auch die EZB sowie die japanische Notenbank. In diesem Umfeld profitierten insbesondere die Aktienmärkte in den Industrieländern, die einen Großteil der Liquidität auf sich zogen, da auch in erheblichem Umfang Investments vom Bondmarkt in Aktien umgeschichtet wurden. So erreichten die Aktienleitindizes in den USA und zum Teil in Europa neue historische Höchststände. Die globale Neuemissionstätigkeit an den Anleihemärkten fiel im Jahr 2013 insgesamt zurück. In den USA waren hierfür die sinkenden staatlichen Emissionsvolumina verantwortlich. Weltweit reduzierte sich das Neuemissionsvolumen von Anleihen insbesondere bei den Finanzinstituten vielfach deutlich.

Insgesamt bewegten sich die Finanzmärkte in einem Spannungsfeld aus massiven Liquiditätszuflüssen einerseits und den Befürchtungen einer bevorstehenden Abkehr der Notenbanken

von der Niedrigzinspolitik im Zuge einer einsetzenden konjunkturellen Erholung andererseits. Die Realwirtschaft blieb jedoch 2013 in einer schwachen Verfassung, insbesondere im ersten Halbjahr.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die Leasingbranche litt im Berichtsjahr unter der Investitionszurückhaltung bei inländischen Unternehmen. Rückläufige Ausrüstungsinvestitionen sowie die anhaltende Schwäche des westeuropäischen Automobilmarkts belasteten das Neugeschäft. Nach Einschätzung des Branchenverbands BDL stagnierten die Leasing-Investitionen in Deutschland bei 48,5 Mrd. €. Das mit einem Anteil von 69 % bedeutendste Segment Fahrzeug-Leasing ging um 2 % zurück.

Europa

Wenngleich in der ersten Jahreshälfte 2013 die Krisensymptome im Euroraum mit den Problemen zur Staatsfinanzierung in Zypern und deren Folgen für die Gläubiger nochmals aufkeimten, blieben die Auswirkungen auf die Finanzmärkte gering. Die Zinsdifferenzen europäischer Staatsanleihen haben sich weiter verengt. Die Hilfsmaßnahmen zur Finanzierung der südeuropäischen Staatshaushalte sowie die Leitzinssenkungen der EZB im Mai auf 0,5 % und im November 2013 auf das historisch niedrige Niveau von 0,25 % leisteten dazu wesentliche Beiträge. Zudem konnte sich der Euroraum im zweiten Quartal aus der Rezession lösen. Dennoch blieb die konjunkturelle Dynamik gering, die Inflationsrate schwächte sich weiter ab. In diesem Umfeld sank das Neuemissionsvolumen von Anleihen im Euroraum im Jahr 2013 deutlich. Bei einer im Volumen etwa gleichbleibenden Bruttoemissionstätigkeit von staatlicher Seite führten insbesondere Finanzinstitute die Ausgabe von Schuldtiteln spürbar zurück. Bei Banken stand Schuldentilgung im Vordergrund. Trotz des niedrigen Zinsniveaus reduzierten im Euroraum auch Unternehmen außerhalb des Finanzsektors ihre Emissionstätigkeit.

Deutschland

Das niedrige Zinsniveau begünstigte die Kreditaufnahme des Bundes. Infolge der robusten Binnenkonjunktur und des hohen Beschäftigungsstands stiegen zudem die Steuereinnahmen weiter an. Der Staatshaushalt weist für 2013 erneut einen leichten Budgetüberschuss auf, der Schuldenstand sank in Relation zum BIP. Somit konnten die Volumina für Neuemissionen des Staates deutlich

zurückgeführt werden. Auch die deutschen Finanzinstitute reduzierten ihre Neuemissionsaktivitäten. Dagegen nutzten nicht dem Finanzsektor zugehörige Unternehmen das niedrige Zinsniveau. Sie steigerten die Ausgabe von Schuldtiteln deutlich.

AUTOMOBILMARKT

Weltweite Pkw-Neuzulassungen verzeichnen neues Rekordniveau

Die weltweite Pkw-Nachfrage stieg im Geschäftsjahr 2013 um 5,0 % auf 70,1 Mio. Fahrzeuge und lag damit über dem Rekordwert aus dem Vorjahr. Zu diesem Anstieg trug vor allem das dynamische Wachstum in China und in der NAFTA-Region bei. Die weltweite Pkw-Produktion stieg im Berichtszeitraum um 3,9 % auf 71,2 Mio. Einheiten.

Europa

In Westeuropa blieb die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum noch unter dem niedrigen Vorjahreswert. Mit 11,5 Mio. Fahrzeugen (-1,9 %) wurde die geringste Nachfrage seit 20 Jahren registriert. Allerdings stabilisierten sich die Pkw-Märkte, die von den Auswirkungen der Schuldenkrise besonders betroffen waren, in der zweiten Jahreshälfte auf niedrigem Niveau. Im Jahresvergleich ging die Nachfrage in den Volumenmärkten Frankreich (-5,6 %) und Italien (-7,1 %) zurück. Der Anteil der Dieselfahrzeuge (Pkw) in Westeuropa lag im Geschäftsjahr 2013 mit 53,1 % unter dem Vorjahreswert.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2013 war die Pkw-Nachfrage in Deutschland mit 3,0 Mio. Einheiten (-4,2 %) noch geringer als im Vorjahr und erreichte damit das zweitniedrigste Ergebnis seit der deutschen Wiedervereinigung. Im vierten Quartal waren jedoch erste Stabilisierungstendenzen zu erkennen. Trotz positiver Konsumentenstimmung hielten sich die Verbraucher beim Neuwagenkauf zurück. Dagegen stieg die Nachfrage nach Gebrauchtwagen an. Sowohl die Inlandsproduktion von Pkw (+1,1 % auf 5,4 Mio. Fahrzeuge) als auch die Pkw-Ausfuhren (+1,7 % auf 4,2 Mio. Einheiten) lagen leicht über dem Vorjahresniveau und übertrafen die vergleichbaren Durchschnittswerte der vergangenen zehn Jahre.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH beurteilt den Geschäftsverlauf des Jahres 2013 positiv.

Trotz schwacher konjunktureller Entwicklung konnte die Volkswagen Leasing GmbH ihre Position als Marktführer im Leasing- und Flottengeschäft in ihrem Referenzmarkt Deutschland weiter ausbauen.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat es auch in 2013 wieder geschafft: Laut Ranking von Leaseurope, der europäischen Vereinigung der Leasingunternehmen, ist sie auf Platz 1 und somit europäischer Marktführer im Automobileasing.

In den letzten Jahren hat die Volkswagen Leasing GmbH international umfangreiche Aktivitäten gestartet, um ihre Wettbewerbsposition im Flottengeschäft radikal zu verbessern. Die Nummer-1-Position bestätigt eindrucksvoll diese Strategie.

Mit der Eröffnung der nun 100. Station ist es der Volkswagen Leasing GmbH gelungen, in Hannover ein nahezu flächendeckendes Netz an Carsharing-Stationen aufzubauen, das mittlerweile schon mehr als 10.000 registrierte Nutzer hat. Das bislang erste Carsharing-Projekt ist ein wichtiger Baustein im Bestreben der Gesellschaft, künftig ein umfassendes Mobilitätsangebot für alle Bedürfnisse ihrer Kunden zur Verfügung zu stellen. Deshalb bietet das Unternehmen bereits heute Leasing, Langzeitmiete, Kurzzeitmiete und Mikromiete unter einem Dach an. Über die Euromobil Autovermietung GmbH, eine 100%ige Tochter der Volkswagen Leasing GmbH, ist der Einstieg in das klassische Kurzzeit-Autovermietgeschäft mit dem Schwerpunkt Werkstatt-Ersatzmobilität geglückt. Spezielle Service-Karten wie z. B. die „MAN ServiceCard“ ergänzen unsere Produktpalette rund um die Mobilität. Dabei werden europaweite Tank- und Mautabrechnungen über die Karte dargestellt und weitere Dienstleistungen angeboten. Mit dem Leasingangebot für Mitarbeiter der ŠKODA AUTO Deutschland GmbH wurde in 2013 ein weiteres attraktives Produkt erfolgreich eingeführt.

Gemeinsame Zukunftsprojekte mit Volkswagen, wie „E-Mobilität“ oder „Mobile Online-Dienste“, wurden in 2013 erfolgreich weitergeführt, wobei die Volkswagen Leasing GmbH in beiden Themenfeldern eine wesentliche Rolle im Rahmen der Geschäftsmodelle einnimmt.

Das professionelle Restwertmanagement hat besonders in Zeiten konjunktureller Unsicherheiten wachsende Bedeutung für die Geschäftspolitik der Volkswagen Leasing GmbH. Die Gesellschaft trägt den Anforderungen der geänderten Marktbedingungen durch das Angebot von Restwertabsicherungs- und Eigenvermarktungsmodellen in Zusammenarbeit mit den Marken des Volkswagen Konzerns für den Handel Rechnung. Diese Modelle sind nunmehr seit mehreren Jahren etabliert und führen zu einem erfolgreichen, partnerschaftlichen Management von Chancen und Risiken.

Die Entwicklung des Leasing-Vertragsbestands belegt den positiven Trend im Geschäftsjahr 2013. Er konnte gegenüber dem Vorjahr um 58 Tsd. gesteigert werden. Damit erreicht der Leasing-Vertragsbestand ein Rekordniveau von 1.014 Tsd. Einheiten.

Der Gesamtmarkt im Geschäft mit Großkunden hatte in 2013 einen Rückgang von -6,2 % zu verzeichnen. Dies spiegelt sich in leicht zurückgegangenen Vertragszugängen der Volkswagen Leasing GmbH in diesem Segment wider (-1,5 %). Die Penetration im Geschäft mit Großkunden stieg in 2013 von 54,6 % auf 55,6 %. Die Gesellschaft bleibt damit Marktführer im Großkundengeschäft bei den Konzernfahrzeugen und untermauert dadurch ihre Bedeutung in der automobilen Wertschöpfungskette im Volkswagen Konzern.

Die Zulassungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Einzelkunden sind im Markt Deutschland im Jahresvergleich um 1,6 % zurückgegangen. Trotz dieser rückläufigen Entwicklung konnte der Leasing-Vertragsbestand der Einzelkunden um 4,0 % gegenüber 2012 gesteigert werden.

Im gesamten Markt Deutschland ist die Penetrationsrate auf 55,8 % in 2013 gestiegen (Vorjahr: 53,4 %).

Die Dienstleistungsvertragszugänge konnten im Vergleich zu 2012 nicht gesteigert werden, so lagen die Zugänge bei den Full Service Lease-Verträgen ca. 2,7 % unter Vorjahresniveau. Nichtsdestotrotz konnte der Ergebnisbeitrag im Dienstleistungsgeschäft um 23,8 % gesteigert werden.

Die konsequente Umsetzung der Strategie WIR2018 wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt.

Aufgrund eines weiterhin niedrigen Zinsniveaus blieb die Zugangsmarge gegenüber 2012 konstant. Die Volkswagen Leasing GmbH konnte die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr steigern.

ENTWICKLUNG DER WESENTLICHEN STEUERUNGSGRÖSSEN DES GESCHÄFTSJAHRES 2013 IM VERGLEICH ZUR VORJAHRESPROGNOSE

Für das Geschäftsjahr 2013 hatten wir mit einem Unternehmensergebnis vor Steuern unter dem Niveau von 2012 im unteren dreistelligen Millionenbereich gerechnet. Im Geschäftsjahr 2013 lag das Unternehmensergebnis vor Steuern mit 51 Mio. € unter dem Vorjahreswert und unter dem prognostizierten Wert. Für das Jahr 2013 wurde ein leichtes Wachstum des Geschäftsvolumens (Vermietete Vermögenswerte) erwartet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lag das Geschäftsvolumen über dem des Vorjahres.

ERTRAGSLAGE

Die Erträge aus dem Leasinggeschäft erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um 0,9 Mrd. € auf 11,5 Mrd. €. Die Steigerung der Erträge ist insbesondere mit 0,5 Mrd. € auf gestiegene Erlöse aus dem Verkauf ehemaliger Leasingfahrzeuge (5,6 Mrd. €) und mit 0,2 Mrd. € auf höhere Einnahmen aus laufenden Leasingraten zurückzuführen. Die weitere Umsatzausweitung resultiert u. a. aus den Dienstleistungserträgen. Das gestiegene Bestandsvolumen wird sich in den folgenden Jahren umsatzsteigernd auswirken.

Im Wesentlichen verursacht durch die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Restbuchwerte der Fahrzeugabgänge erhöhten sich die Aufwendungen aus dem Leasinggeschäft um 0,8 Mrd. € auf 6,1 Mrd. €. In dieser Position werden insbesondere die Restbuchwerte der ausgeschiedenen Fahrzeuge sowie die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing erfasst.

Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen haben – vor allem bedingt durch höhere IT-, Personalaufwendungen sowie Aufwendungen für Kundenservice – um 14 Mio. € auf 259 Mio. € zugenommen.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen betragen 4,1 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €). Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich u.a. auf-

grund einer Risikovorsorge für Abrechnungen aus dem Leasinggeschäft um 82 Mio. € erhöht.

Bei stabiler Refinanzierungssituation und historisch niedrigen Zinssätzen in Deutschland haben sich die Refinanzierungskosten der Volkswagen Leasing GmbH gegenüber dem Vorjahr aufgrund des wachstumsbedingt gestiegenen Refinanzierungsbedarfs leicht erhöht. Für die Finanzierung des Leasinggeschäfts war ein Zinsaufwand von 344 Mio. € (Vorjahr: 342 Mio. €) zu verzeichnen.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 357 Mio. € (Vorjahr: 389 Mio. €). Die Erträge aus Auflösungen von Wertberichtigungen auf Forderungen und Auflösungen von Rückstellungen im Leasinggeschäft betragen 109 Mio. € (Vorjahr: 95 Mio. €).

Die nach wie vor gute Ertragslage spiegelt sich im Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit von 51 Mio. € wider, das aber deutlich unter dem Vorjahreswert in Höhe von 223 Mio. € liegt.

Das Operative Ergebnis nach IFRS lag mit 292,7 Mio. € (+109,2 %) über dem des Vorjahres von 139,9 Mio. €. Dies ist insbesondere auf konstant gute Margen, hohe Vertragszugänge und -bestände sowie ein gutes Verwertungsergebnis zurückzuführen.

In Italien ging das Operative Ergebnis nach IFRS um 12,1 Mio. € zurück und erreichte zum Bilanzstichtag 6,6 Mio. € (Vorjahr: 18,7 Mio. €).

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme ist um 1,2 Mrd. € auf 19,4 Mrd. € gestiegen. Das Leasingvermögen, welches das Kerngeschäft der Volkswagen Leasing GmbH repräsentiert, stellt mit insgesamt 17,9 Mrd. € circa 92,7 % der Bilanzsumme dar.

Die Investitionen der Gesellschaft in das Leasingvermögen sind um 0,2 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € gestiegen. Der Bruttobuchwert des Leasingvermögens erhöhte sich von 22,8 Mrd. € auf 24,8 Mrd. €. Der Nettobuchwert belief sich auf 17,9 Mrd. € (Vorjahr: 16,8 Mrd. €); dies entspricht einem Anstieg um 1,1 Mrd. € bzw. 6,5 %.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland ihre Geschäftsaktivitäten weiter ausbauen. Der Bestand an Fahrzeugen stieg zum Bilanzstichtag von ca. 956.000 auf ca. 1.014.000 Einheiten. Davon entfallen wie im Vorjahr ca. 22.000 Fahrzeuge auf die italienischen Filialen. Die Erhöhung des Bestands resultiert aus Neuzugängen von ca. 439.000 Stück, denen ca. 381.000 Abgänge gegenüberstanden.

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

ENTWICKLUNG DES FAHRZEUG-VERTRAGSVOLUMENS (IN TSD.)

2013		2012		2011		2010		2009	
Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand	Zugang	Bestand
439	1.014	431	956	415	876	338	802	286	764

Hinsichtlich der Kapitalstruktur sind als wesentliche Posten der Passivseite die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit 7,7 Mrd. € (+ 25,9 %) sowie die verbrieften Verbindlichkeiten mit 6,4 Mrd. € (- 5,2 %) zu sehen.

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Volkswagen Leasing GmbH von 76 Mio. € blieb auch im Geschäftsjahr 2013 unverändert.

Bezogen auf die Bilanzsumme von 19,4 Mrd. € ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 1,1 % (Vorjahr: 1,2 %).

Liquiditätsanalyse

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt im Wesentlichen mittels Kapitalmarkt- und Asset-Backed Security-Programmen sowie von der Volkswagen Financial Services AG und Volkswagen Bank GmbH gewährten Darlehen. Die Volkswagen Bank GmbH hält Liquiditätsreserven in Form von Wertpapieren im Pfanddepot bei der Deutschen Bundesbank. Das aktive Management des Pfanddepots, welches der Volkswagen Bank GmbH die Teilnahme an den Refinanzierungsfazilitäten ermöglicht, hat sich als effiziente Liquiditätsreserve bewährt. Neben Anleihen verschiedener Staaten in Höhe von 1,4 Mrd. € sind auch erstrangige ABS-Schuldverschreibungen von Zweckgesellschaften der Volkswagen Leasing GmbH sowie Volkswagen Bank GmbH in Höhe von 4,7 Mrd. € als Sicherheit im Pfanddepot hinterlegt.

Das Treasury erstellt zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cash flow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite in der konsolidierten Betrachtung von Volkswagen Leasing GmbH, Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Financial Services AG. Im Berichtszeitraum betrug die Reichweite der Liquidität zusammen mit einer simulierten, eingeschränkten Refinanzierung sowie einem teilweisen Abzug der Tagesgeldeinlagen mindestens 28 Wochen.

Die nach MaRisk für die Volkswagen Leasing GmbH geforderte Überbrückung von etwaigen Liquiditätsbedarfen über einen Zeithorizont von 7 und 30 Tagen mit einem hochliquiden Liquiditätspuffer und einer entsprechenden Reserve konnte auch unter diver-

sen Stressszenarien jederzeit erfüllt werden. Diese Anforderung wird im Rahmen des Liquiditätsrisikomanagements ermittelt und laufend überprüft. Dafür werden die Cash flows der kommenden zwölf Monate prognostiziert und dem Refinanzierungspotenzial im jeweiligen Laufzeitband gegenübergestellt. Die daraus resultierende Auslastung des Refinanzierungspotenzials durch Liquiditätsbedarfe lag zu keinem Zeitpunkt über 38 % im Normalfall und 62 % in den von der MaRisk geforderten Stresstests.

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

Trotz volatiler Märkte war die Refinanzierungssituation im abgelaufenen Geschäftsjahr stabil und alle Instrumente konnten zu optimalen Konditionen eingesetzt werden.

Die Refinanzierung der Volkswagen Leasing GmbH erfolgte im Geschäftsjahr 2013 in wesentlichem Umfang durch begebene Schuldverschreibungen in Höhe von 6,28 Mrd. € (Vorjahr: 6,27 Mrd. €).

Im Bereich der Asset-Backed Securities wurde der Ausbau weiter vorangetrieben: Forderungen der Volkswagen Leasing GmbH fanden bei den Transaktionen „Volkswagen Car Lease 17“ (VCL 17) im März und „Volkswagen Car Lease 18“ (VCL 18) im Oktober über je 750 Mio. € bei niedrigen Risikoaufschlägen eine große Nachfrage am Markt. Die VCL-Transaktionen erfüllen die Anforderungen des TSI-Qualitätssiegels „CERTIFIED BY TSI – DEUTSCHER VERBRIEFUNGSSTANDARD“. Dieses Siegel dokumentiert, dass die Verbriefungen hinsichtlich Qualität, Sicherheit und Transparenz eine herausgehobene Stellung im weltweiten Verbriefungsmarkt genießen.

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

Chancen- und Risikobericht

Mit einem ausgewogenen Verhältnis aus Chancen- und Risikomanagement führt die Volkswagen Leasing GmbH ihr erfolgreiches Geschäftsmodell fort.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

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

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 z. B. Neue Mobilitäts- und Dienstleistungsprodukte (Langzeitmiete, Carsharing) werden konsequent erschlossen und ausgebaut. Weitere Chancen können sich aus der Einführung von etablierten Produkten in zusätzlichen Märkten ergeben.

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

CHANCEN AUS RESTWERTRISIKEN

Bei der Verwertung von Fahrzeugen besteht für die Volkswagen Leasing GmbH dann die Chance, einen höheren Preis als den kalkulierten Restwert zu erzielen, wenn aufgrund der laufenden Anpassung der Restwerte an aktuelle Gegebenheiten sich die Marktwerte aufgrund steigender Nachfrage positiver als erwartet entwickeln.

WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND DES INTERNEN RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das rechnungslegungsrelevante Interne Kontrollsystem (IKS) der Volkswagen Leasing GmbH ist als Summe aller Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen zur Sicherung der Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sowie zur Sicherung der Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften definiert. Das Risikomanagementsystem (IRMS) – in Verbindung mit der Rechnungslegung – bezieht sich auf das Risiko einer Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung. Im Folgenden werden die wesentlichen 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 und Controlling eingerichtet und diese hinsichtlich Funktionen klar getrennt sowie deren Verantwortungsbereiche und Kompetenzen eindeutig zugeordnet. Bereichsübergreifende Schlüsselfunktionen werden über den Vorstand der Volkswagen Financial Services AG sowie über die Geschäftsführungen der Volkswagen Bank GmbH und der Volkswagen Leasing GmbH gesteuert.
- > Konzernweit existieren Vorgaben und Regelwerke als Grundlage für einen einheitlichen, ordnungsgemäßen und kontinuierlichen Rechnungslegungsprozess.
- > So regeln beispielsweise die internen Bilanzierungsvorschriften, einschließlich der Vorschriften zur Rechnungslegung nach dem deutschen Handelsrecht (HGB) in Verbindung mit der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV), die Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.
- > Auf Gesellschaftsebene umfassen spezifische Kontrollaktivitäten zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung die Analyse und ggf. Korrektur der durch die einzelnen Bereiche und Nebenbuchhaltungen vorgelegten Buchungsdaten.
- > Ergänzt wird dies durch die klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie verschiedene Kontroll- und Überprüfungs-

mechanismen. 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 2013 gewährleisten. Nach dem Bilanzstichtag hat es an dem internen Steuerungs- und Überwachungssystem der Volkswagen Leasing GmbH keine wesentlichen Veränderungen gegeben.

ORGANISATION DES RISIKOMANAGEMENTS

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

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

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

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

Innerhalb der Volkswagen Leasing GmbH trägt der Chief Risk Officer (CRO) die Verantwortung für das Risikomanagement und die Leasinganalyse. In dieser Funktion berichtet er der Geschäftsführung und der Alleingesellschafterin, der Volkswagen Financial Services AG, regelmäßig über die Gesamtrisikolage der Volkswagen Leasing GmbH.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden übernimmt eine Leitplankenfunktion bei der Organisation des Risikomanagements. Dies beinhaltet die Entwicklung und Pflege von risikomanagementrelevanten Methoden und Prozessen und ebenfalls den Erlass und die Nachhaltung von internationalen Rahmenvorgaben für die eingesetzten Verfahren, insbesondere Modelle zur Durchführung von Bonitätsanalysen, zur Berechnung der Risikoarten und der Risikotragfähigkeit und zur Bewertung von Sicherheiten. Somit ist der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden verantwortlich für die Identifikation möglicher Risiken, die Analyse und Quantifizierung sowie Bewertung von Risiken und die daraus resultierende Ableitung von Steuerungsmaßnahmen. Als neutraler und unabhängiger Bereich berichtet das Zentrale Risikomanagement & Methoden direkt an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH.

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

RISIKOSTRATEGIE UND RISIKOSTEUERUNG

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

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH hat im Rahmen ihrer Gesamtverantwortung einen MaRisk-konformen Strategieprozess sowie eine Geschäfts- und Risikostrategie implementiert. Dabei dokumentiert die Geschäftsstrategie WIR2018 das Grundverständnis der Geschäftsleitung der Volkswagen Leasing GmbH bezüglich wesentlicher Fragen der Geschäftspolitik. Sie enthält die Ziele für jede wesentliche Geschäftsaktivität sowie die Maßnahmen zur Erreichung der entsprechenden Ziele. Weiterhin dient die Geschäftsstrategie WIR2018 als Ausgangspunkt für die Erstellung und konsistente Ableitung der Risikostrategie.

Die Risikostrategie wird auf Basis der Risikoinventur, der Risikotragfähigkeit und rechtlicher Anforderungen jährlich überprüft, ggf. angepasst und mit der Gesellschafterversammlung der Volkswagen Leasing GmbH erörtert. In der Risikostrategie werden unter Berücksichtigung der geschäftspolitischen Ausrichtung (Geschäfts-

strategie), der aktuellen Risikosituation, der erwarteten Entwicklung sowie der Risikotoleranz die wesentlichen Ziele der Risikosteuerung je Risikoart dargestellt. Zur Erreichung dieser Ziele werden Maßnahmen getroffen und deren Auswirkungen beschrieben. 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 Planungsrundenprozess operationalisiert.

Die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH ist für die Umsetzung der von der Geschäftsführung festgelegten Gesamtstrategie in der Volkswagen Leasing GmbH verantwortlich.

RISIKOINVENTUR

Die 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 bzw. nicht quantifizierbare Risikoarten im Sinne einer Experteneinschätzung bewertet und anschließend in ihrer Wesentlichkeit für die Volkswagen Leasing GmbH bestimmt.

Die auf der Datenbasis per 31. Dezember 2012 durchgeführte Risikoinventur kam zu dem Ergebnis, dass die quantifizierbaren Risikoarten Adressenausfall-, Ertrags-, Direktes Restwert-, Marktpreis-, Operationelles Risiko sowie die nicht quantifizierbaren Risikoarten Liquiditäts-, Reputations- und das Strategische Risiko als wesentliche Risikoarten einzustufen sind. Das Indirekte Restwertisiko wurde aufgrund des geringen Anteils am Gesamtisiko als unwesentlich eingestuft. Vorhandene sonstige Risikounterarten werden in den genannten Risikoarten berücksichtigt.

RISIKOTRAGFÄHIGKEIT, RISIKOLIMITIERUNG UND STRESSTESTING

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

Die Identifikation der wesentlichen Risiken der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt mindestens einmal jährlich im Rahmen der beschriebenen Risikoinventur und stellt die Grundlage für die Detailliertheit der Ausgestaltung des Risikomanagementprozesses und den Einbezug in die Risikotragfähigkeit dar. Die Risikoquantifizierung erfolgt in Anlehnung an die methodischen Empfehlungen der Baseler Eigenkapitalverordnung auf Basis statistisch-mathematischer Modelle und wird durch Expertenschätzungen unterstützt. Die Risikobetrachtung erfolgt im Rahmen der Nettomethode.

Die Quantifizierung der wesentlichen Risiken erfolgt im Rahmen der Risikotragfähigkeitsanalyse auf Basis eines Going-Concern-Ansatzes mit einem einheitlichen Konfidenzniveau von 90 % 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 der Volkswagen Leasing GmbH gezielt beschränkt werden kann.

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 Gesamtisikolimits als Risikoobergrenze definiert. Zur operativen Überwachung und Steuerung ist in einem weiteren Schritt das Gesamtisikolimit auf die Risikoarten Kreditrisiko, Restwertisiko und Marktpreisrisiko allokiert. Für diese Risikoarten ist darüber hinaus ein System von Risikolimiten auf Filialebene implementiert.

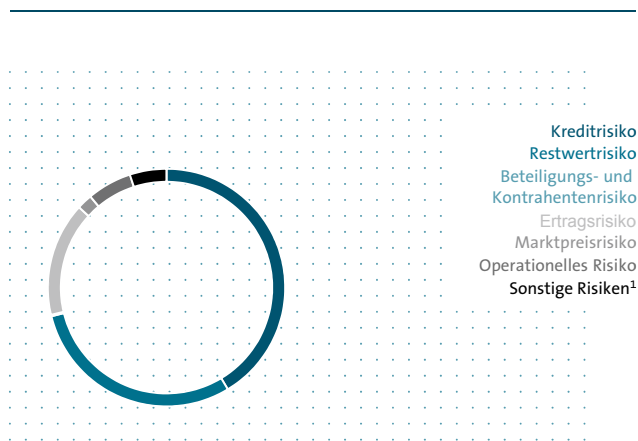
Ab 2014 werden auch die Risikoarten Operationelles Risiko und Liquiditätsrisiko limitiert. Zudem wird ein zusammenfassendes Limit für die übergeordnete Risikoart Adressenausfallrisiko implementiert, worunter die Risikoarten Kreditrisiko, Beteiligungsrisiko, Emittentenrisiko und Kontrahentenrisiko einzeln begrenzt werden.

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 Gesamtisiko der Volkswagen Leasing GmbH beträgt per 30. September 2013 653 Mio. € und verteilt sich anteilig wie folgt auf die einzelnen Risikoarten:

VERTEILUNG DER RISIKEN NACH RISIKOARTEN

Angaben zum 30.09.



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

ENTWICKLUNG DER RISIKOARTEN

	IN MIO. €		ANTEIL IN %	
	30.09.2013	31.12.2012	30.09.2013	31.12.2012
Risikoarten				
Kreditrisiko	271	233	41	41
Restwertrisiko	194	178	30	31
Beteiligungs- und Kontrahentenrisiko	1	0	0	0
Ertragsrisiko	101	87	16	16
Marktpreisrisiko	13	2	2	0
Operationelles Risiko	40	40	6	7
Sonstige Risiken ¹	33	28	5	5
Gesamt	653	568	100	100

¹ Pauschalwert für nicht quantifizierbare Risiken: Liquiditätsrisiko, Strategisches Risiko, Reputationsrisiko

Das Risikodeckungspotenzial beträgt per 30. September 2013 1,1 Mrd. € und wurde durch die oben dargestellten Risiken zu 60 % ausgelastet. Die maximale Auslastung des Risikodeckungspotenzials gemäß Säule II belief sich im Zeitraum 1. Januar 2013 bis 30. September 2013 auf 60 %.

Bis zum 31. Dezember 2013 haben sich keine Anzeichen für wesentliche Veränderungen bei der Auslastung des Risikodeckungspotenzials ergeben.

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

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

RISIKOKONZENTRATIONEN

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

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

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

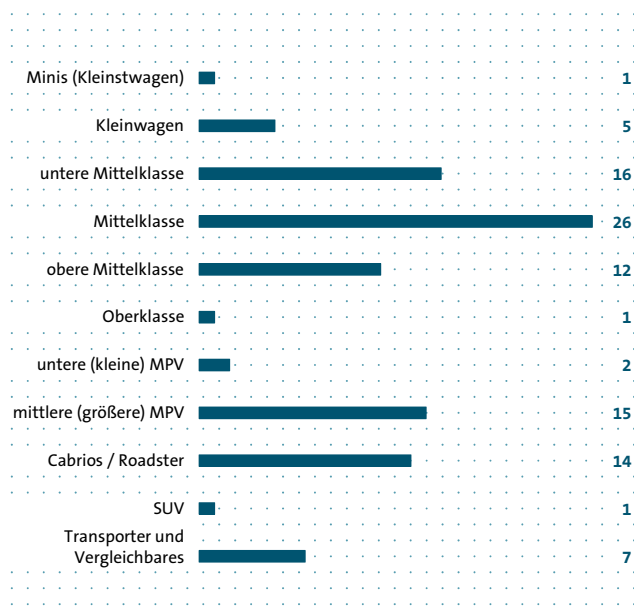
Die Volkswagen Leasing GmbH verfolgt das risikopolitische Ziel einer breiten Diversifikation zur Reduktion von Konzentrationen.

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

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

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

SICHERHEITENSTRUKTUR ZUM 30. SEPTEMBER 2013
Angaben in %



Folglich besteht wegen der breiten Fahrzeugdiversifizierung 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 erfolgt vierteljährlich in Form eines ausführlichen Risikomanagementberichts, der analog den Stresstestberichten ebenfalls direkt an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH sowie die Gesellschafterversammlung versendet wird. 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 Ge-

samtrisikos auf die einzelnen Risikoarten dargestellt. Daneben geht der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden sowohl auf aggregierter als auch zum Großteil auf Marktebene im Detail auf die Kredit-, Marktpreis-, Liquiditäts-, Operationellen, Restwert- und Beteiligungsrisiken ein. Hierbei erfolgt neben der quantitativen Darstellung von Finanzkennzahlen zudem eine qualitative Komponente durch die Bewertung der aktuellen bzw. zu erwartenden Situation, in der bei Bedarf Handlungsempfehlungen ausgedrückt werden. Darüber hinaus gibt es weitere risikoartenspezifische Berichte. Ergänzt wird das regelmäßige Berichtswesen im Bedarfsfall durch eine Ad-hoc-Berichterstattung.

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

NEUE-PRODUKTE- BZW. NEUE-MÄRKTE-PROZESS

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

RISIKOARTEN

Adressenausfallrisiko

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

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

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit bzw. 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 die größte Komponente der Risikopositionen bei den Adressenausfallrisiken dar.

Ziel eines konsequenten Monitoring der Kreditrisiken ist es, die mögliche Zahlungsunfähigkeit eines Leasingnehmers früh zu asso-

zieren und gegebenenfalls rechtzeitig einem Ausfall entgegenzuwirken und in der Wertberichtigungs politik zu berücksichtigen.

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

In einer Arbeitsrichtlinie sind Rahmenvorgaben zur Entwicklung und Pflege der Ratingsysteme beschrieben. Weiterhin existiert ein Ratinghandbuch, welches die Anwendung der Ratingsysteme im Rahmen des Genehmigungsprozesses regelt. Analog werden in Arbeitsanweisungen die Rahmenbedingungen bzgl. Entwicklung, Einsatz und Validierung der Scoringverfahren im Retailgeschäft 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 Ausschuss für Bankenaufsicht (Gordy-Formel) bei Berücksichtigung der Qualitätseinschätzung der einzelnen eingesetzten Rating- und Scoringverfahren.

Ratingverfahren im Corporategeschäft

In der Volkswagen Leasing GmbH erfolgt die Bonitätsbeurteilung der Unternehmenskunden unter Einsatz von Ratingverfahren. Dabei werden sowohl quantitative Jahresabschlusskennzahlen als auch qualitative Faktoren – wie z. B. 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 Ratingklasse, die mit einer Ausfallwahrscheinlichkeit verknüpft ist. Zur Unterstützung der Bonitätsanalyse wird im Wesentlichen eine zentral gepflegte, Workflow-basierte Ratingapplikation genutzt. Das Ratingergebnis stellt eine wichtige Grundlage für Entscheidungen über die Bewilligung und Prolongation von Leasingengagements sowie Wertberichtigungen dar.

Scoringverfahren im Retailgeschäft

In der Bonitätsanalyse für Privatkunden sind in den Vergabe- und Bestandsprozessen Scoringssysteme 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 statischer Ver-

fahren auf der Basis mehrjähriger Datenhistorien die Ausfallwahrscheinlichkeit des angefragten Kundengeschäfts. Abweichend davon werden im Wesentlichen in kleineren und wenig risikobehafteten Portfolios auch generische und robuste Scorekarten und Expertensysteme eingesetzt, um den Risikogehalt der Leasinganfragen zu bewerten.

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

Betreuung und Überprüfung der Retail- und Corporate-Verfahren Die vom Zentralen Risikomanagement & Methoden betreuten Modelle und Verfahren werden regelmäßig validiert und überwacht, bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Dies betrifft sowohl Modelle und Verfahren zur Bonitätsbeurteilung und Schätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit wie Rating- und Scoringverfahren als auch zur Schätzung der Verlustraten bei Ausfall sowie der Konversionsfaktoren.

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

Sicherheiten

Grundsätzlich gilt, dass Leasinggeschäfte dem Risiko angemessen gesichert 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 Kraftfahrzeugen 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.

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen werden in Abhängigkeit von durchgeführten Rating- und Scoringprozessen ermittelt. Weiterhin wird bei den ausgefallenen Forderungen zwischen signifikanten und nicht signifikanten Forderungen unterschieden. Für ausgefallene signifikante Forderungen (Ausfallidentifizierung nach Basel II) werden

Einzelwertberichtigungen gebildet. Hingegen werden pauschalisierte Einzelwertberichtigungen für ausgefallene und nicht signifikante Forderungen (Ausfallidentifizierung nach Basel II) bestimmt. Für nicht einzelwertberichtigte Forderungen werden portfoliobasierte Wertberichtigungen gebildet.

Zusammengefasst über das gesamte aktive Portfolio (i.S.d. nicht ausgefallenen Portfolios) ergeben sich auf Sicht von zwölf Monaten die folgenden durchschnittlichen Werte: für die Ausfallwahrscheinlichkeit (PD): 4,1 %, die Verlustquote bei Ausfall (LGD): 34,5 % und das Gesamtforderungsvolumen, bezogen auf das lebende Portfolio, beträgt 17,0 Mrd. €.

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Entwicklung

Im Jahr 2013 konnte das Forderungsvolumen leicht ausgebaut werden. Das Wachstum konnte aufgrund des robusten wirtschaftlichen Umfelds in Deutschland erzielt werden. Dagegen gestaltete sich das Geschäft in Italien aufgrund der sich weiter eintrübenden Konjunkturlage schwierig. Die Ausfallquote ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Dennoch ist die Risikosituation insgesamt als stabil einzuschätzen.

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 Limite einzugehen.

Die Konsequenzen eines realen Eintritts von Kontrahentenrisiken lägen 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 Volumenlimite festgelegt, deren tägliche Einhaltung durch den Bereich Treasury überwacht wird. Die Höhe der Volumenlimite richtet sich nach der Bonitätseinschätzung, deren Ersteinstufung und regelmäßige Überprüfung durch die Abteilung Kredit- und Prozessmanagement vorgenommen wird. Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden führt die Kontrahentenrisiken monatlich zusammen, bewertet diese und kommuniziert sie im monatlichen Marktpreisrisikobericht als auch im vierteljährlichen Risikomanagementbericht.

Länderrisiko

Das Länderrisiko umfasst Risiken im internationalen Geschäftsverkehr, welche nicht durch den Vertragspartner selbst, sondern aufgrund seines Sitzes im Ausland bestehen. Infolgedessen können beispielsweise krisenhafte politische oder ökonomische Entwicklungen sowie Schwierigkeiten im gesamten Finanzsystem in diesem Land dazu führen, dass grenzüberschreitende Kapitaldienstleistungen – aufgrund von auf hoheitliche Maßnahmen eines ausländischen Staates zurückzuführende Transferschwierigkeiten – nicht erfolgen können. Das Länderrisiko wäre in der Volkswagen Leasing GmbH insbesondere bei Refinanzierungen und Beteiligungen an ausländischen Gesellschaften sowie beim Leasinggeschäft der Filiale der Volkswagen Leasing GmbH zu betrachten. Aufgrund der geschäftlichen Ausrichtung der Volkswagen Leasing GmbH ist das Auftreten von Länderrisiken (z. B. 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 (z. B. 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 einer Verlustquote bei Ausfall von 90 % über das 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 allerdings in der Verantwortung der Gesellschaften.

Marktpreisrisiko

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

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

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

Zinsänderungsrisiko

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

Die Konsequenzen von nicht prognostizierten Zinsänderungen liegen vordergründig in Zinsverlusten durch eine potenzielle Vorkhaltung vornehmend langfristiger Zinsbindungen.

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).

Während der für Überwachungsanforderungen ermittelte VaR der Abschätzung potenzieller Verluste unter historischen Marktbedingungen dient, erfolgen auch zukunftsorientierte Stresstestsze-

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

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

Risikokommunikation

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

Entwicklung

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

Ertragsrisiko (Spezifisches GuV-Risiko)

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

- > unerwartet niedriger Provisionen (Provisionsrisiko),
- > unerwartet hoher Kosten (Kostenrisiko),
- > eines im Plan zu hoch angesetzten Ertrags aus dem 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 ggf. 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 Risiko-

tragfähigkeitsrechnung festgelegten Konfidenzniveaus sowie eines einjährigen Prognosezeitraums.

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

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Liquiditätsrisiko

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

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

Die Identifikation und Erfassung von Liquiditätsrisiken erfolgt durch den Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden. Basierend auf einem Szenarioansatz werden die Liquiditätsablaufbilanzen sowohl aufgrund institutseigener als auch marktweiter Ursachen sowie aus Kombinationen dieser gestresst. Die jeweilige Parametrisierung dieser Stressszenarien erfolgt auf zwei Wegen.

Auf der einen Seite werden historisch beobachtete Ereignisse herangezogen sowie unterschiedliche Auswirkungsgrade hypothetisch vorstellbarer Ereignisse definiert. Durch diesen Ansatz werden die maßgeblichen Ausprägungen des Zahlungsunfähigkeitsrisikos und bonitäts- oder marktgetriebene Spreadveränderungen zur Quantifizierung des Refinanzierungsrisikos berücksichtigt. Auf der anderen Seite erstellt das Treasury zusätzlich zur Sicherstellung eines angemessenen Liquiditätsmanagements vier verschiedene Liquiditätsablaufbilanzen, führt Cash flow-Prognosen durch und ermittelt daraus jeweils die entsprechende Liquiditätsreichweite.

Risikosteuerung und -überwachung

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

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden kommuniziert die wesentlichen Steuerungsinformationen bzw. 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.

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.

Risikokommunikation

Monatlich erfolgt die Information an die Geschäftsführung der Volkswagen Leasing GmbH über die aktuelle Liquiditätssituation.

Operationelles Risiko

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

Andere Risikoarten, z. B. Reputationsrisiken oder Strategische Risiken, fallen nicht unter die OpR-Definition.

Ziel des OpR-Managements ist es, Operationelle Risiken transparent darzustellen sowie operationelle Schäden so gering wie möglich zu halten. Als Konsequenz würde ansonsten der Eintritt eines operationellen Schadens zu einem Vermögensverlust führen, wobei die Höhe des finanziellen Schadens je nach Vorfall stark variiert.

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Identifikation und Beurteilung von Operationellen Risiken bzw. Schäden erfolgt mithilfe der OpR-Instrumente Self Assessment und Schadensfalldatenbank durch die lokalen Experten.

Im mindestens jährlich durchzuführenden Self Assessment werden in einem standardisierten und technisch unterstützten Fragebogen verschiedene Risikoszenarien nach Eintrittswahrscheinlichkeit und Verlusthöhe erfasst und bewertet. In der zentralen Schadensfalldatenbank werden fortlaufend eingetretene Schadensfälle unter Angabe des monetären Verlusts, des Schadenhergangs und weiterer Hintergrundinformationen erfasst und bewertet.

Risikosteuerung und -überwachung

Die Steuerung der Operationellen Risiken erfolgt auf Grundlage der in Kraft gesetzten Leitlinien sowie der Vorgaben der für die speziellen Risikokategorien zuständigen Spezialbereiche. Das schließt Präventivsteuerungsmaßnahmen zu im Self Assessment erkannten Risikopotenzialen sowie Gegensteuerungsmaßnahmen bei eingetretenen Schadensfällen ein.

Der Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden plausibilisiert die Selbsteinschätzungen aus den Self Assessments sowie die gemeldeten Schadensfälle und überwacht die vollständige Einbeziehung aller OpR-Geschäftsbereiche. Darüber hinaus werden durch diesen Bereich die eingesetzten Methoden und Verfahren zur Risikomessung regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Weiterhin wird durch den Bereich Zentrales Risikomanagement & Methoden das Berichtswesen in Form von Regelberichten und Ad-hoc-Meldungen sichergestellt.

Entwicklung

Der Anstieg der Operationellen Risiken in der Vergangenheit beruhte unter anderem auf dem Geschäftswachstum der Volkswagen Leasing GmbH. Daneben führten Schulungen und Sensibilisierungen für das Thema Operationelle Risiken zu einer verbesserten Erfassung von Schadensfällen. Gleichzeitig spiegelt sich dieses auch in den Einschätzungen der zukünftigen Operationellen Risiken wider, die auf den Erfahrungen und der Expertise der lokal verantwortlichen Personen beruhen. Aufgrund der Erkenntnisse aus eingetretenen Schadensfällen können potenzielle Risiken besser eingeschätzt werden und zusätzlich zur Berücksichtigung neuer Szenarien führen.

Risiko aus Outsourcingaktivitäten

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

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

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

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

Risikoidentifikation und -beurteilung

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

Risikosteuerung und -überwachung

Die Risiken aus Outsourcingaktivitäten werden innerhalb der Operationellen Risiken erfasst. Für eine effektive Steuerung wurde eine Rahmenrichtlinie erlassen, die die zu beachtenden Leitplanken für Outsourcingverfahren vorgibt. Es ist festgelegt, dass vor jeder Auslagerung eine Risikoanalyse zu erstellen ist, um das individuelle Risiko zu ermitteln. Dieses Analyseverfahren dient als ein Bestandteil der Leitplanken und trägt dafür Sorge, 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 Self Assessment der Risikoüberwachung und -steuerung unterworfen.

Restwertrisiko

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

gegenüber 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 (z. B. 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 ggf. außerordentliche Abschreibungen, die zu einer negativen Beeinflussung der Ertragslage führen können.

Risikoidentifikation und -beurteilung

Die Risikoquantifizierung der direkten Restwertrisiken erfolgt über den Expected Loss (EL) und Unexpected Loss (UL).

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

Bei indirekten Restwertrisiken erfolgt die Risikoquantifizierung hinsichtlich der Restwertrisikoermittlung analog der Methode bei den direkten Restwertrisiken zuzüglich der Berücksichtigung des Händlerausfalls.

Risikosteuerung und -überwachung

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

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

Durch die Verteilung der Risiken ist eine Vollabdeckung der eingegangenen Risiken in der Einzelvertragsbetrachtung aufgrund unterschiedlicher Kurvenverläufe des Restwertes (degressiver Verlauf) und der Zahlungseingänge (linear) während der Vertragslaufzeit nicht immer gegeben. Daher müssen für die bereits identifizierten Risiken in der Zukunft noch die der Restlaufzeit zugeordneten Risikobeträge verdient und den Abschreibungen zugeführt werden (gemäß IAS 36).

Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden im Rahmen eines aktiven Risikomanagements verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden. Für ein umfassendes Bild hinsichtlich der Risikosensitivität des Restwertgeschäfts sind ergänzend verschiedene Stresstests für direkte Restwertrisiken vorgesehen, die expertenorientiert unter Einbeziehung der zentralen und lokalen Risikospezialisten durchgeführt werden. Die indirekten Restwertrisiken der Volkswagen Leasing GmbH werden plausibilisiert und in Abhängigkeit von der Risikohöhe und der Bedeutung bewertet.

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

Entwicklung

Die Restwertrisiken sind im Jahre 2013 sowohl volumenbedingt als auch aufgrund der Absenkung der Restwerte volumenrelevanter Modelle gestiegen. Dennoch ist die Risikosituation insgesamt als stabil einzuschätzen. Das Wachstum im Fahrzeugbestand ist hauptsächlich auf den Ausbau im Flottengeschäft in Deutschland zurückzuführen.

Strategisches Risiko

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

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

Ziel der Volkswagen Leasing GmbH ist die kontrollierte Übernahme strategischer Risiken zur systematischen Erschließung von Ertragspotenzialen im Kerngeschäft. Der Eintritt eines Strategischen Risikos kann im schlimmsten Fall den Bestand der Gesellschaft gefährden.

In der Risikotragfähigkeit wird das Strategische Risiko durch einen Abschlag von der Risikodeckungsmasse quantitativ berücksichtigt.

Reputationsrisiko

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

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

Das Reputationsrisiko wird durch einen Abschlag in der Risikotragfähigkeit quantitativ berücksichtigt.

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 in 2013 jederzeit gegeben.

Auch im Jahr 2013 erfolgte eine kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Systems, beispielsweise durch Anpassungen in 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

Für 2014 erwarten wir ein schwierigeres wirtschaftliches Umfeld mit kleineren Wachstumsraten beim Forderungsvolumen in Deutschland als auch in Italien, wobei in Italien die Lösung der Schuldenkrise von entscheidender Bedeutung für die Marktentwicklung sein wird. Insgesamt wird die Risikolage aber auf einem stabilen Level erwartet.

Restwertrisiko Prognose

Der Fahrzeugbestand soll auch im Jahre 2014 weiter anwachsen. Die Restwertrisiken werden aufgrund eines schwächer erwarteten Kfz-Markts und somit rückläufiger Restwerte leicht steigen.

Marktpreisrisiko Prognose

Vor dem Hintergrund eines weiterhin als stabil zu erwartenden Zinsumfelds und moderaten Volatilitäten der Wechselkurse wird für das Geschäftsjahr 2014 mit einer gleichbleibenden Marktpreisrisikosituation gerechnet.

Operationelles Risiko Prognose

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

Nachtragsbericht

Am 15. Januar 2014 hat die Volkswagen Leasing GmbH eine Benchmarkanleihe in Höhe von 1,25 Mrd. € und am 30. Januar eine Asset Backed Securities-Transaktion (VCL 19) in Höhe von 0,75 Mrd. € platziert.

Über die geschilderten Vorgänge hinaus trat nach Abschluss des Geschäftsjahres 2013 keine Entwicklung von besonderer Bedeutung auf.

Personalbericht

Erfolgreiche Umsetzung der Personalstrategie.

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 2013 arbeiteten 789 Mitarbeiter (Vorjahr: 698) für die Volkswagen Leasing GmbH in Deutschland.

In den Filialen in Mailand und Verona (Italien) waren am 31. Dezember 2013 75 Mitarbeiter (Vorjahr: 73) mit Arbeitsverträgen der Volkswagen Leasing GmbH beschäftigt.

Der Bereich Personal der Volkswagen Financial Services AG ist übergreifend für alle inländischen Gesellschaften des Volkswagen Financial Services Konzerns tätig. Mit der Personalstrategie und deren Leitmotiv „Wir sind ein Spitzenteam!“ wird die Zielerreichung der vier strategischen Handlungsfelder „Kunde“, „Mitarbeiter“, „Profitabilität“ und „Volumen“ unserer Strategie WIR2018 unterstützt. Durch gezielte Entwicklung von Kompetenzen und die Förderung von Engagement und Zufriedenheit können unsere Mitarbeiter exzellente Leistungen erbringen und unsere Kunden begeistern.

Den Reifegrad unseres Ziels „Wir sind ein Spitzenteam!“ überprüfen wir extern mittels der Teilnahme an Arbeitgeberwettbewerben sowie intern durch den Stimmungsindex der Mitarbeiterbefragung „Stimmungsbarometer“.

Die Volkswagen Financial Services AG nimmt im Jahr 2013 (für 2014) zum sechsten Mal am Arbeitgeberwettbewerb „Deutschlands Beste Arbeitgeber (Great Place to Work)“ teil. In 2012 plat-

zierten wir uns mit dem bestmöglichen Ergebnis: Platz 1 in der Größenklasse 2.001 bis 5.000 Mitarbeiter. Die bereits vorliegenden Ergebnisse der im Rahmen der Benchmarkstudie durchgeführten Mitarbeiterbefragung weisen eine weitere Verbesserung gegenüber den sehr guten Bewertungen aus dem Jahr 2011 (für 2012) auf und zeigen uns, dass wir zur Gestaltung der Unternehmens- und Führungskultur den richtigen Weg eingeschlagen haben. Die erfolgreiche Platzierung als TOP-Arbeitgeber sowie die Erkenntnisse aus der Studie sind wichtige strategische Messgrößen und Indikatoren, die uns helfen, das Erreichte abzusichern und weiter auszubauen.

Im jährlichen Mitarbeitergespräch werden der Qualifizierungsbedarf ermittelt und geeignete Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung vereinbart. Eine Vielzahl der Qualifizierungen konnte in Deutschland im internen Trainingscenter, welches ein umfangreiches Seminarangebot bietet, durchgeführt werden. Die Schulungen orientieren sich eng an den Produkten, Prozessen und Systemen.

Darüber hinaus wird in Abstimmung mit den Fachbereichen der Bedarf an Spezialisten festgelegt und hierzu geeignete Entwicklungskonzepte erarbeitet. Ein Beispiel ist die erfolgreiche zweijährige Qualifizierung zum Leasingfachwirt in Zusammenarbeit mit der WelfenAkademie e.V. und der Industrie- und Handelskammer in Braunschweig.

Ein weiterer Fokus der fachlichen Kompetenzentwicklung liegt auf der Weiterentwicklung der vertrieblichen Fähigkeiten und des Bewusstseins für Kunden- und Serviceorientierung.

Prognosebericht

Die wirtschaftliche Erholung in Westeuropa wird sich in 2014 voraussichtlich fortsetzen.
In Deutschland wird ein leichtes Wachstum des Automobilmarkts erwartet.

Nachdem im Chancen- und Risikobericht die wesentlichen 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 Prognosen entstehen unter Berücksichtigung der aktuellen Einschätzungen externer Institutionen. Dazu gehören unter anderem Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In Westeuropa sollte sich die im Berichtsjahr begonnene wirtschaftliche Erholung 2014 festigen. Die Entwicklung bleibt aber von der Lösung struktureller Probleme – insbesondere in Südeuropa – abhängig.

Für Deutschland gehen wir davon aus, dass im Jahr 2014 der Aufwärtstrend bei steigenden Zuwachsraten anhält. Auch die Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte positiv bleiben.

FINANZMÄRKTE

Die globalen Finanzmärkte werden im Jahr 2014 entscheidend von den Auswirkungen eines weltwirtschaftlichen Wachstums, das von den Industrieländern ausgeht, geprägt sein. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für 2014 eine Zunahme des globalen Bruttoinlandsprodukts um 3,7 % und eine weitere Steigerung im Folgejahr. Mit einer in den Industrieländern äußerst geringen Inflationsrate steigen allerdings die Deflationsrisiken aus der bislang verfolgten extremen Niedrigzinspolitik der Notenbanken. So wächst die Notwendigkeit, zu einer konventionelleren Geldpolitik zurückzukehren, um die Konjunkturerholung zu stützen und eine nachhaltige Entwicklung einzuleiten. Schwellenländer müssen dagegen den durch das Niedrigzinsniveau geschaffenen Freiraum verstärkt zur Durchführung von Finanzstrukturreformen und für Wachstumsinitiativen nutzen.

Das Bankensystem in Europa wird einen bedeutenden Schritt in Richtung einer Bankenunion vollziehen. Die EZB übernimmt die Aufsicht über die großen europäischen Geschäftsbanken. Die EZB und nationale Aufseher werden zuvor 128 Banken, zu denen auch der Volkswagen Financial Services AG Konzern gehört, einer dreistufigen Bilanzüberprüfung einschließlich Stresstest unterzie-

hen. Der IWF erwartet, dass weitere Anstrengungen der Banken zur Erhöhung der Eigenkapitalbasis und zur Reduzierung von Risiken erforderlich werden. Europäische Finanzinstitute dürften damit auch im Jahr 2014 als Anleiheemittenten zurückhaltend agieren. Zudem zeichnet sich im Euroraum ein sinkendes Neuemissionsangebot bei Staatsanleihen ab. Der Hauptgrund ist ein voraussichtlich rückläufiges Finanzierungsvolumen in Deutschland. Für Italien und Spanien erwarten führende Investmentbanken eine Stabilisierung der Volumina.

Insgesamt ist daher eine differenzierte Entwicklung an den globalen Finanzmärkten zu erwarten, der sich auch die Leasingbranche nicht entziehen können wird. Für künftiges Wachstum in der Leasingbranche spricht die wieder zunehmende Investitionsneigung deutscher Unternehmen. In ihrem Gemeinschaftsgutachten Herbst 2013 gehen die führenden Forschungsinstitute für das Jahr 2014 von wieder spürbar anziehenden Ausrüstungsinvestitionen aus. Zudem verbessert sich das Umfeld für die Automobilhersteller. Der Fachverband BDL erwartet, dass die Leasingbranche 2014 in gleicher Höhe wie die Ausrüstungsinvestitionen – und damit um voraussichtlich 7 % - wachsen wird.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Nach vier Jahren des Rückgangs rechnen wir für 2014 in Westeuropa erstmals wieder mit einem Anstieg der Automobilnachfrage. Da die anhaltende Schuldenkrise die Konsumenten in vielen Ländern der Region weiterhin verunsichert und ihre finanziellen Möglichkeiten für einen Neuwagenkauf einschränkt, erwarten wir allerdings ein nur leichtes Wachstum. Zudem beeinträchtigen gerade in Hauptmärkten wie Spanien und Italien umfangreiche staatliche Sparmaßnahmen die Nachfrage.

Nach anfänglichen Verlusten hat sich der deutsche Automobilmarkt im Lauf des Jahres 2013 zunehmend stabilisiert. Dieser Trend wird sich 2014 voraussichtlich fortsetzen und zu einem leichten Marktwachstum führen.

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.

Der Volkswagen Konzern hat hierauf bereits umfassend durch die Entwicklung verbrauchs- und emissionsoptimierter Fahrzeuge reagiert. Die Volkswagen Leasing GmbH 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 Autovermietgeschäft bis hin zum Carsharing deckt die Volkswagen Leasing GmbH gemeinsam mit ihren 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 Leasing GmbH verfolgt die Entwicklung des Mobilitätsmarkts 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 „Der Schlüssel zur Mobilität“.

ENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH erwartet in dem kommenden Geschäftsjahr ein Wachstum im Zusammenhang mit der Absatzentwicklung des Volkswagen Konzerns.

Bei leicht sinkender Penetration, Ausweitung des Produktangebots in vorhandenen Märkten sowie durch die Erschließung

neuer Märkte wird eine Ausweitung des Volumens und der internationalen Ausrichtung angestrebt.

Die Volkswagen Leasing GmbH wird ihre Geschäftstätigkeit in 2014 durch Aufnahme des Geschäfts in der neu gegründeten Filiale in Polen ausweiten.

AUSSICHTEN FÜR 2014

Unter Berücksichtigung der genannten Faktoren und der Marktentwicklung ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die Ergebniserwartung wird beeinflusst von der Annahme stabiler Refinanzierungskosten, weiterer erheblicher Unsicherheiten hinsichtlich der realwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und deren Auswirkungen unter anderem auf die Risikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2014 erwarten wir im Markt Deutschland ein deutlich sinkendes Operatives Ergebnis. Wir erwarten ferner leicht sinkende Vertragszugänge im Vergleich zu den Vorjahreszugängen. Für den Vertragsbestand erwarten wir einen leichten Rückgang. Bei einer leicht sinkenden Anzahl an Vertragszugängen und einer konstanten Auslieferung an Fahrzeugen planen wir für 2014 mit einer leicht sinkenden Penetration für den Markt Deutschland im Vergleich zum Vorjahresniveau.

Im Geschäftsjahr 2014 erwarten wir für die Filiale Italien einen starken Anstieg des Operativen Ergebnisses. Bei konstanten Vertragszugängen und gleichbleibendem Vertragsbestand gehen wir von einer Penetration auf Vorjahresniveau aus. Für die Filiale Polen rechnen wir mit einem Operativen Ergebnis im unteren einstelligen Millionenbereich bei leicht steigender Tendenz in Bezug auf die Vertragszugänge, den Vertragsbestand und die Penetration.

Braunschweig, den 7. Februar 2014

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Andreas Kiefer



Dr. Heidrun Zirfas

Jahresabschluss

Bilanz _ S. 25

Gewinn- und Verlustrechnung _ S. 27

Kapitalflussrechnung _ S. 28

Eigenkapitalpiegel _ S. 29

Anhang _ S. 30

Allgemeine Angaben zum Jahresabschluss _ S. 30

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze _ S. 30

Erläuterungen zur Bilanz _ S. 31

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung _ S. 34

Sonstige Erläuterungen _ S. 36

Organe der Volkswagen Leasing GmbH _ S. 37

Erklärung der Geschäftsführung _ S. 38

Bilanz

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG, ZUM 31.12.2013

T €		31.12.2013	31.12.2012
Aktiva			
1. Barreserve			
Kassenbestand		0	6
2. Forderungen an Kreditinstitute			
täglich fällig		3.843	39.635
3. Forderungen an Kunden			
täglich fällig		248.386	104.046
4. Anteile an verbundenen Unternehmen		8.651	8.651
5. Immaterielle Anlagewerte		523	154
6. Sachanlagen			
a) Leasingvermögen	17.940.004		16.775.799
b) Grundstücke und Gebäude	28.919		12.889
		17.968.923	16.788.688
7. Sonstige Vermögensgegenstände		851.292	1.020.087
8. Rechnungsabgrenzungsposten		272.281	267.364
Summe der Aktiva		19.353.899	18.228.631

JAHRESABSCHLUSS
Bilanz

T €		31.12.2013	31.12.2012
Passiva			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	1.526		0
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	226.100		271.696
		227.626	271.696
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	2.177.471		1.690.655
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	5.517.527		4.423.354
		7.694.998	6.114.009
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
begebene Schuldverschreibungen	6.336.574		6.331.564
aus Commercial Papers	19.997		373.749
		6.356.571	6.705.313
4. Sonstige Verbindlichkeiten		38.264	44.006
5. Rechnungsabgrenzungsposten		4.255.795	4.339.507
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	8.976		8.875
b) andere Rückstellungen	550.993		524.443
		559.969	533.318
7. Sonderposten mit Rücklageanteil		1.552	1.658
8. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	76.004		76.004
b) Kapitalrücklage	142.471		142.471
c) Bilanzgewinn	649		649
		219.124	219.124
Summe der Passiva		19.353.899	18.228.631
Andere Verpflichtungen			
unwiderrufliche Kreditzusagen		1.087.214	902.910

Gewinn- und Verlustrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
FÜR DIE ZEIT VOM 1.1 BIS 31.12.2013

T €			1.1. – 31.12.2013	1.1. – 31.12.2012
1.	Leasingerträge		11.451.469	10.581.694
2.	Leasingaufwendungen		6.102.588	5.305.237
			5.348.881	5.276.457
3.	Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		1.853	2.846
4.	Zinsaufwendungen		343.724	342.375
	davon: Aufzinsung Rückstellungen		7.434	7.072
			-341.871	-339.529
5.	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen		4.827	1.574
6.	Provisionserträge		452	574
7.	Provisionsaufwendungen		384.160	418.733
			-383.708	-418.159
8.	Sonstige betriebliche Erträge		97.873	80.696
9.	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil		105	105
10.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen			
	a) Personalaufwand			
	aa) Löhne und Gehälter	3.671		3.349
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.348		1.194
			5.019	4.543
	b) andere Verwaltungsaufwendungen		254.096	240.819
			259.115	245.362
11.	Abschreibungen und Wertberichtigungen			
	a) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		724	596
	b) auf das Leasingvermögen		4.063.124	3.814.173
			4.063.848	3.814.769
12.	Sonstige betriebliche Aufwendungen		101.776	19.466
13.	Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft		356.545	389.420
14.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft		108.784	94.938
15.	Aufwendungen aus Verlustübernahme		2.407	3.568
16.	Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit		51.200	223.497
17.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		176.431	213.705
18.	Erträge aus Verlustübernahme		125.231	0
19.	Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführte Gewinne		0	-9.792
20.	Jahresüberschuss		0	0
21.	Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		649	649
22.	Bilanzgewinn		649	649

Kapitalflussrechnung

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG,
VOM 1.1. BIS 31.12.2013

T €	1.1. – 31.12.2013	1.1. – 31.12.2012
Jahresfehlbetrag/Jahresüberschuss (vor Ergebnisabführung)	-125.231	9.792
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	4.063.848	3.814.769
Veränderung der Rückstellungen	26.650	37.380
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Leasingvermögens	-489.154	-299.132
Zinsergebnis	341.871	339.529
Sonstige Anpassungen	173.482	235.441
Veränderung der Forderungen an Kunden	106.543	-8.688
Veränderung der sonstigen Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit	25.883	-550.780
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.430	-172
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	497.847	783.286
Veränderung der verbrieften Verbindlichkeiten	-113	9.553
Veränderung der sonstigen Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-89.560	663.451
Erhaltene Zinsen	1.853	2.846
Gezahlte Zinsen	-343.724	-342.375
Gezahlte Ertragsteuern	-173.482	-235.441
I. Cash flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	4.018.143	4.459.459
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Leasingvermögens	5.640.916	5.087.212
Auszahlungen für Investitionen in das Leasingvermögen	-10.379.090	-10.198.894
Auszahlungen für Investitionen in das eigengenutzte Sachanlagevermögen/immaterielle Anlagevermögen	-4.781	-3.050
Auszahlungen aus dem Erwerb von Tochtergesellschaften	0	-8.546
II. Cash flow aus der Investitionstätigkeit	-4.742.955	-5.123.278
Einzahlungen von Unternehmenseignern/Auszahlungen an Unternehmenseigner	-9.792	-333.372
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten	3.277.505	9.585.396
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten	-2.578.699	-9.569.575
III. Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	689.014	-317.551
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelfonds (I., II. und III.)	-35.798	-981.370
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	39.641	1.021.011
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	3.843	39.641

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

Eigenkapitalspiegel

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, BRAUNSCHWEIG

T €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Bilanzgewinn	Eigenkapital
Stand 31. Dezember 2012	76.004	142.471	649	219.124
Veränderung	–	–	–	–
Stand 31. Dezember 2013	76.004	142.471	649	219.124

Anhang

DES JAHRESABSCHLUSSES DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH, Braunschweig, zum 31.12.2013

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.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert.

Für das am 31. Dezember 2009 vorhandene Anlagevermögen wird von dem gemäß Art. 67 Abs. 4 EGHGB bestehenden Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht Gebrauch gemacht.

Die Sachanlagen und das Leasingvermögen werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige und bei voraussichtlich dauernder Wertminderung um außerplanmäßige Abschreibungen, bewertet.

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

Das Leasingvermögen wird grundsätzlich linear pro rata temporis abgeschrieben. Für die Zugänge der Geschäftsjahre 2006 und 2007 wurde der steuerlich zulässige Abschreibungssatz von 30 % bei Nutzung der degressiven Abschreibungsmethode angewandt. Es erfolgte der Wechsel auf die lineare Abschreibung, sobald diese gleich oder höher als die degressive Abschreibung war. Die Nutzungsdauer beträgt bei Personenkraftwagen sechs und bei Lastkraftwagen neun Jahre.

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

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

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

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen in Höhe des 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 29,80 % gebildet. Im Geschäftsjahr 2013 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. Darüber hinaus werden keine aktiven latenten Steuern in Ausübung des Wahlrechts des § 274 HGB angesetzt.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst künftigen Perioden zuzurechnende Erträge bzw. sonstige betriebliche Erträge des Leasinggeschäfts.

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.

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 €	31.12.2013	31.12.2012
1. Forderungen an Kreditinstitute	3.843	39.635
(davon gegen verbundene Unternehmen T € 1.436; Vorjahr: T € 38.552)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 0; Vorjahr: T € 6.416)		
Gesamt	3.843	39.635

Die Forderungen an Kunden gliedern sich wie folgt auf:

T €	31.12.2013	31.12.2012
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	105.665	92.965
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	133.977	2.072
(davon gegen die Gesellschafterin T € 125.231; Vorjahr: T € 288)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 6.576; Vorjahr: T € 523)		
3. Sonstige Forderungen	8.744	9.009
Gesamt	248.386	104.046

Die Restlaufzeiten der Forderungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2013	31.12.2012
1. Forderungen an Kreditinstitute	3.843	39.635
davon fällig 0 – 3 Monate	3.843	39.635
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	105.665	92.965
davon fällig 0 – 3 Monate	105.665	92.965
3. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	133.977	2.072
davon fällig 0 – 3 Monate	133.977	2.072
4. Sonstige Forderungen	8.744	9.009
davon fällig 0 – 3 Monate	8.744	9.009
Gesamt	252.229	143.681

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen zum Verkauf bestimmte Leasingrückläufer in Höhe von T € 437.633 (Vorjahr: T € 522.550), die Forderungen aus abgegrenzten Swap-Zinsen in Höhe von T € 154.301 (Vorjahr: T € 154.085) und aus der Abwicklung von ABS-Transaktionen in Höhe von T € 159.905 (Vorjahr: T € 228.510).

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Disagien für aufgenommene Schuldverschreibungen sowie ABS-Transaktionen in Höhe von T € 249.021 (Vorjahr: T € 238.294) ausgewiesen, die zeitanteilig aufgelöst werden.

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Ferner werden die im Voraus gezahlten Kfz-Steuern in Höhe von T€ 7.357 (Vorjahr: T€ 8.403) und Versicherungen aus dem Dienstleistungsleasing in Höhe von T€ 15.875 (Vorjahr: T€ 18.562) sowie sonstige Abgrenzungen bilanziert.

Die Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2013	31.12.2012
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227.626	271.696
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 227.626; Vorjahr: T € 271.696)		
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.694.998	6.114.009
(davon gegenüber verbundenen Unternehmen T € 6.004.057; Vorjahr: T € 4.885.964)		
(davon gegenüber der Gesellschafterin T € 2.691.581; Vorjahr: T € 2.661.858)		
(davon aus Lieferungen und Leistungen T € 518.164; Vorjahr: T € 429.469)		
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	6.356.571	6.705.313
4. Sonstige Verbindlichkeiten	38.264	44.006
Gesamt	14.317.459	13.135.024

Die Restlaufzeiten der Verbindlichkeiten setzen sich folgendermaßen zusammen:

T €	31.12.2013	31.12.2012
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	227.626	271.696
davon fällig 0 – 3 Monate	103.626	177.696
davon fällig > 3 – 12 Monate	80.000	61.000
davon fällig > 12 – 60 Monate	44.000	33.000
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.694.998	6.114.009
davon fällig 0 – 3 Monate	3.748.598	1.770.456
davon fällig > 3 – 12 Monate	1.983.886	343.131
davon fällig > 12 – 60 Monate	1.462.514	4.000.422
davon fällig > 60 Monate	500.000	0
3. Verbriefte Verbindlichkeiten	6.356.571	6.705.313
davon fällig 0 – 3 Monate	81.571	301.629
davon fällig > 3 – 12 Monate	950.000	703.684
davon fällig > 12 – 60 Monate	4.325.000	3.950.000
davon fällig > 60 Monate	1.000.000	1.750.000
4. Sonstige Verbindlichkeiten	38.264	44.006
davon fällig 0 – 3 Monate	31.303	36.642
davon fällig > 3 – 12 Monate	318	300
davon fällig > 12 – 60 Monate	2.529	2.382
davon fällig > 60 Monate	4.114	4.682
Gesamt	14.317.459	13.135.024

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

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Swap-Zinsen in Höhe von T€ 26.167 (Vorjahr: T€ 29.321) enthalten.

Bei den Rückstellungen handelt es sich um Steuerrückstellungen (T€ 8.976; Vorjahr: T€ 8.875) und andere Rückstellungen (T€ 550.993; Vorjahr: T€ 524.443).

Unter den anderen Rückstellungen werden u. a. die Risiken aus bestehenden Leasingverträgen abgesichert. Die Vorsorge für Restwerttrisiken betrug T€ 121.548 (Vorjahr: T€ 121.838). Außerdem sind insbesondere die Aufwendungen aus dem Dienstleistungsleasing sowie Aufwendungen für noch ausstehende Rechnungen mit T€ 76.070 berücksichtigt worden (Vorjahr: T€ 56.002). Ferner wurden noch für Bonifikationen an Händler und für sonstige Bonifikationen insgesamt T€ 94.316 (Vorjahr: T€ 65.389) zurückgestellt.

Die gebildete Rückstellung für ausstehende Reparaturrechnungen aus Wartungs- und Verschleißverträgen beläuft sich auf 133,9 Mio. € (Vorjahr: 158,4 Mio. €).

Die in 2012 gebildete Rückstellung für Risiken aus der Vertragsgestaltung beläuft sich auf 55,0 Mio. € vor Abzinsung bei 73,0 Mio. € im Vorjahr (Abzinsungsbetrag: 1,8 Mio. €, Vorjahr: 2,6 Mio. €).

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.

JAHRESABSCHLUSS
Anhang

Entwicklung des Anlagevermögens:

T €	BRUTTOBUCHWERTE					WERTBERICHTIGUNGEN				NETTOBUCHWERTE	
	Vortrag 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Um- buchungen	Stand 31.12.2013	Vortrag 1.1.2013	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2013	Stand 31.12.2012
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	241	483	0	0	724	87	114	0	201	523	154
II. Sachanlagen											
Grundstücke und Gebäude	22.294	15.900	0	2.671	40.865	12.337	610	0	12.947	27.918	9.957
Anlagen im Bau	2.932	740	0	-2.671	1.001	0	0	0	0	1.001	2.932
	25.226	16.640	0	0	41.866	12.337	610	0	12.947	28.919	12.889
III. Leasingvermögen											
Kraftfahrzeuge, technische Anlagen und Maschinen	22.827.127	10.337.098	8.469.818	21.428	24.715.835	6.073.363	4.063.124	3.318.664	6.817.823	17.898.012	16.753.764
Geleistete Anzahlungen	22.035	41.992	607	-21.428	41.992	0	0	0	0	41.992	22.035
	22.849.162	10.379.090	8.470.425	0	24.757.827	6.073.363	4.063.124	3.318.664	6.817.823	17.940.004	16.775.799
IV. Finanzanlagen											
Anteile an verbundenen Unternehmen	8.651	0	0	0	8.651	0	0	0	0	8.651	8.651
Gesamt Anlagevermögen	22.883.280	10.396.213	8.470.425	0	24.809.068	6.085.787	4.063.848	3.318.664	6.830.971	17.978.097	16.797.493

4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Leasingerträge belaufen sich auf T€ 11.451.469. Die Leasingaufwendungen betragen T€ 6.102.588 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€ 5.348.881.

Das Zinsergebnis gliedert sich wie folgt auf:

T €	1.1. – 31.12.2013	1.1. – 31.12.2012
1. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften (davon aus verbundenen Unternehmen T € 358; Vorjahr: T € 951)	1.853	2.846
2. Zinsaufwendungen (davon an verbundene Unternehmen T € 146.723; Vorjahr: T € 159.178)	343.724	342.375
Gesamt	-341.871	-339.529

Die sonstigen betrieblichen Erträge betragen T€ 97.873, davon T€ 85.021 aus dem Leasinggeschäft und T€ 12.852 aus weiterberechneten Gemeinkosten. Die Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil betragen T€ 105.

Der Personalaufwand für unsere Mitarbeiter der Filialen Mailand und Verona beträgt T€ 5.019, davon T€ 3.671 für Löhne und Gehälter und T€ 1.348 für soziale Abgaben.

Andere Verwaltungsaufwendungen entstanden in Höhe von T€ 254.096, insbesondere für von Konzerngesellschaften weiterberechnete Arbeitsplatzkosten, Personalüberlassung sowie IT-Kosten.

Die Abschreibungen auf das Leasingvermögen werden mit T€ 4.063.124 gesondert ausgewiesen. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von T€ 225.226 (Vorjahr: T€ 275.971). Die zusätzliche Abschreibung auf das Leasingvermögen zur Berücksichtigung von Risiken aus der vorzeitigen Fahrzeugverwertung infolge des Ausfalls von Leasingnehmern (latente Bonitätsrisiken) liegt bei T€ 10.000 (Vorjahr: T€ 10.400).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr T€ 101.776. Hierin enthalten sind u. a. Aufwendungen aus der Risikovorsorge aus Abrechnungen des Leasinggeschäfts in Höhe von T€ 76.700 sowie Emissions- und Ratingkosten in Höhe von T€ 2.205.

Den Aufwendungen für Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Leasinggeschäft in Höhe von T€ 356.545 stehen Erträge von T€ 108.784 gegenüber.

Durch die vorgenannten Entwicklungen ergab sich im abgelaufenen Jahr ein Gewinn vor Steuern von 51,2 Mio. € (Vorjahr: 223,5 Mio. €).

Gemäß dem bestehenden Gewinnabführungsvertrag wird der nach Steuern entstandene Verlust in Höhe von 125,2 Mio. € durch die Volkswagen Financial Services AG übernommen.

Aufteilung der Erträge nach Regionen:

T€	1.1. – 31.12.2013			1.1. –
	Deutschland	Italien	Gesamt	31.12.2012
				Gesamt
1. Leasingerträge				
Mieten	4.369.849	189.551	4.559.400	4.321.026
Wartungs- und Dienstleistungserträge	809.621	9.518	819.139	739.639
Gebrauchtwagenverkäufe	5.551.786	89.130	5.640.916	5.087.212
Übrige	413.383	18.631	432.014	433.817
	11.144.639	306.830	11.451.469	10.581.694
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	1.832	21	1.853	2.846
6. Provisionserträge	452	0	452	574
8. Sonstige betriebliche Erträge	96.797	1.076	97.873	80.696
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	105	0	105	105
14. Auflösung von Rückstellungen im Leasinggeschäft	91.410	17.374	108.784	94.938
Gesamt	11.335.235	325.301	11.660.536	10.760.853

5. Sonstige Erläuterungen

Das Zinsänderungsrisiko wurde durch den Abschluss von Zinsswaps mit einem Nominalvolumen von insgesamt 19,3 Mrd. € abgesichert. Die positiven Marktwerte betragen zum Bilanzstichtag 229,0 Mio. € und die negativen Marktwerte 58,4 Mio. €. Die Marktwerte werden anhand der Marktinformationen vom Bilanzstichtag sowie geeigneter EDV-gestützter Bewertungsmethoden ermittelt. Von diesen derivativen Finanzinstrumenten sind Zinsabgrenzungen über 154,3 Mio. € in den sonstigen Vermögensgegenständen sowie über 26,2 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, welcher beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht wird.

Außerdem wird der Abschluss unserer Gesellschaft in den Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, einbezogen, welcher 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 2013 sind zwei Transaktionen durchgeführt worden. Aus der Veräußerung zukünftiger Leasingforderungen ist der Volkswagen Leasing GmbH in 2013 insgesamt Liquidität in Höhe von T € 2.704.959 zugeflossen. Daneben laufen drei weitere Transaktionen aus Vorjahren. Neben dem jeweils einmaligen Zufluss aus diesen Transaktionen bestehen keine weiteren wesentlichen Auswirkungen auf die gegenwärtige und zukünftige Liquiditäts- und Finanzlage der Volkswagen Leasing GmbH.

Die Volkswagen Leasing GmbH hält 100 % der Anteile an der Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresgewinn vor Steuern von 2,7 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH vereinnahmt wird. Das Eigenkapital der VTI beträgt zum Stichtag unverändert 2,8 Mio. €.

Weiterhin hält die Volkswagen Leasing GmbH 100 % der Anteile an der Carmobility GmbH (Carmobility), München. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresverlust vor Steuern von 2,4 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH übernommen wird. Das Eigenkapital der Carmobility beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,3 Mio. €.

Weiterhin hält die Volkswagen Leasing GmbH 100 % der Anteile an der Euromobil Autovermietung GmbH (Euromobil), Isernhagen. Die Gesellschaft schließt das Geschäftsjahr 2013 mit einem Jahresgewinn vor Steuern von 2,2 Mio. € ab, der im Rahmen des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch die Volkswagen Leasing GmbH vereinnahmt wird. Das Eigenkapital der Euromobil beträgt zum Bilanzstichtag unverändert 0,8 Mio. €.

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

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

Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen, 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 an die die Schuldverschreibungen emittierenden Zweckgesellschaften sicherungsübereignet sind.

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 74 Angestellte (Vorjahr: 74) beschäftigt.

Die Geschäftsführer erhalten von der Gesellschaft keine Bezüge.

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

6. Organe der Volkswagen Leasing GmbH

Geschäftsführung per 31.12.2013

GERHARD KÜNNE

Sprecher der Geschäftsführung (ab 01.01.2013)
Vertrieb Großkunden

ANDREAS KIEFER (AB 01.01.2013)

Middle Office Leasing (ab 01.01.2013)

DR. HEIDRUN ZIRFAS

Back Office Leasing

Prüfungsausschuss Volkswagen Leasing GmbH

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

Der Prüfungsausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

DR. ARNO ANTLITZ

Vorsitzender
Mitglied des Markenvorstands Volkswagen
Controlling und Rechnungswesen

WALDEMAR DROSDZIOK

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

DR. JÖRG BOCHE

Generalbevollmächtigter der Volkswagen AG
Leiter Konzern Treasury

JÖRG THIELEMANN

Leiter Kundenservice Einzelkunden Nord/Ost der Volkswagen Bank GmbH

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 und die Lage der Volkswagen Leasing GmbH so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Volkswagen Leasing GmbH beschrieben sind.

Braunschweig, den 7. Februar 2014

Die Geschäftsführung



Gerhard Künne



Andreas Kiefer



Dr. Heidrun Zirfas

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Kapitalflussrechnung und Eigenkapitalspiegel - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Volkswagen Leasing Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Braunschweig, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der Geschäftsführer der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Hannover, den 7. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Ralf Schmitz
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Prüfungsausschusses

DER VOLKSWAGEN LEASING GMBH

Die Volkswagen Leasing GmbH ist eine kapitalmarktorientierte Kapitalgesellschaft im Sinn des § 264d HGB. Gemäß der Bestimmungen des § 324 HGB ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der sich insbesondere mit den in § 107 Abs. 3 S. 2 AktG beschriebenen Aufgaben befasst.

Der Prüfungsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen und ist in seiner Zusammensetzung gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Im Berichtsjahr ist der Prüfungsausschuss zu drei 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.

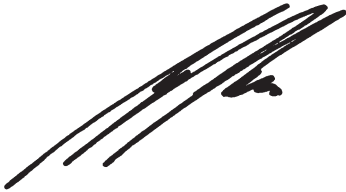
In der Sitzung vom 27. Februar 2013 hat der Prüfungsausschuss den Jahresabschluss und den Lagebericht der Volkswagen Leasing GmbH für das Geschäftsjahr 2012 sowie den Vorschlag für die Gewinnverwendung geprüft. Dabei wurden die Berichte über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts der Volkswagen Leasing GmbH sowie wesentliche Vorgänge und Themen mit Bezug zur Rechnungslegung mit dem Abschlussprüfer erörtert. Über die Prüfung hat der Ausschuss der Alleingeschafterin Bericht erstattet.

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

In seiner zweiten Sitzung am 12. Juni 2013 beschäftigte sich der Prüfungsausschuss mit den wesentlichen Geschäftsvorfällen im ersten Halbjahr 2013 und den Arbeiten im Rahmen der Halbjahresfinanzberichterstattung. Der Prüfungsausschuss befasste sich zudem mit der Beurteilung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS), des Risikomanagementsystems sowie mit Fragen der Compliance. Der Prüfungsausschuss ließ sich dazu vom Leiter des Bereichs „Zentrales Risikomanagement & Methoden“, vom Leiter der internen Revision und vom Chief Compliance Officer unter anderem wesentliche Änderungen im regulatorischen und gesetzlichen Umfeld erläutern sowie über den Stand der diesbezüglichen Arbeiten im Geschäftsjahr berichten.

In seiner letzten Sitzung im Berichtsjahr am 14. November 2013 ließ sich der Prüfungsausschuss vom Leiter der internen Revision über den Bearbeitungsstand des Prüfprogramms und die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen berichten. Darüber hinaus wurden mit dem Abschlussprüfer die wesentlichen Geschäftsvorfälle des Geschäftsjahres 2013 und die Prüfungsplanung der Jahres- und Konzernabschlussprüfung 2013 besprochen.

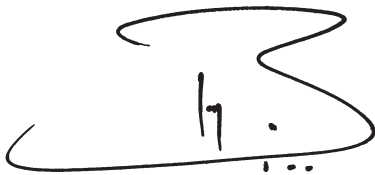
Braunschweig, 26. Februar 2014



Dr. Arno Antlitz
Vorsitzender



Waldemar Drosdziok
stellv. Vorsitzender



Dr. Jörg Boche
Mitglied



Jörg Thielemann
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
D-38112 Braunschweig
Telefon (0531) 212 0
info@vwfs.com
www.vwfs.de

Investor Relations
Telefon (0531) 212 30 71

KONZEPTION UND GESTALTUNG:

CAT Consultants, Hamburg
www.cat-consultants.de

SATZ:

Inhouse produziert mit FIRE.sys

Sie finden den Geschäftsbericht 2013 auch unter www.vwfs.de/gb13

Dieser Geschäftsbericht ist auch in englischer Sprache erhältlich.

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 · D-38112 Braunschweig · Telefon (0531) 212 0
info@vwfs.com · www.vwfs.de · www.facebook.com/vwfsde
Investor Relations: Telefon (0531) 212 30 71 · ir@vwfs.com

