



Offenlegungsbericht

der

Volvo Car Holding Germany GmbH

gemäß § 26a KWG in Verbindung mit
§§ 319 ff. Solvabilitätsverordnung

per

31.12.2008

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Allgemeines.....	3
2.1.	Anwendungsbereich/Konsolidierungskreis	4
3.	Risikomanagement.....	5
3.1.	Management.....	5
3.2.	Risikopolitische Grundsätze	5
3.3.	Gremien und Reporting.....	5
4.	Eigenmittelstruktur.....	6
5.	Angemessenheit der Eigenmittelausstattung	6
6.	Offenlegung von Risiken	9
6.1.	Adressenausfallrisiken	9
6.1.1.	Kreditrisiko	9
6.1.1.1.	Risikostrategie und Organisation des Risikomanagements.....	9
6.1.1.2.	Internes Ratingsystem und externe Ratings	9
6.1.1.3.	Risikominderungseffekte / Risikovorsorge / Wertberichtigungsverfahren.....	10
6.1.1.4.	Kontrahentenrisiko / Derivatives Adressenausfallrisiko.....	11
6.1.2.	Länderrisiko	11
6.1.3.	Weitere quantitative Angaben zum Forderungsportfolio	12
6.1.3.1.	Risikotragende Instrumente nach Hauptbranchen	12
6.1.3.2.	Vertragliche Restlaufzeiten	12
6.1.3.3.	Notleidende und in Verzug geratene Kredite.....	13
6.1.3.4.	Höhe des Adressenausfallrisiko-Exposure	13
6.1.4.	Weitere Offenlegungsanforderungen	14
6.1.4.1.	Verbriefungen (§334 SolvV).....	14
6.1.4.2.	Beteiligungen im Anlagebuch (§332 SolvV).....	14
6.2.	Marktrisiken.....	14
6.2.1.	Restwertrisiko	14
6.2.2.	Zinsänderungsrisiko	15
6.2.3.	Währungsrisiko.....	15
6.3.	Liquiditätsrisiken	16
6.4.	Operationelle Risiken	16
6.4.1.	Rechtsrisiko	17
6.4.2.	Betriebsrisiko.....	17
6.4.3.	Personalrisiko	17
6.4.4.	Prozessrisiko	18
7.	Zusammenfassung	18



1. Einleitung

Der Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht hat im Jahr 2004 die aufsichtsrechtlichen Regelungen zur angemessenen Eigenkapitalausstattung international tätiger Banken überarbeitet. Das Grundkonzept der neuen Eigenkapitalvereinbarung („Basel II“) besteht aus drei sich gegenseitig ergänzenden Säulen, um die Stabilität des nationalen und des internationalen Bankensystems besser abzusichern.

Mit der Säule 3 verfolgt die Aufsicht das Ziel, die Marktdisziplin zu erhöhen, indem Marktteilnehmern Informationen über den Anwendungsumfang, das Kapital, das Risiko, den Risikoanalyseprozess und somit die Kapitaladäquanz einer Bank zugänglich gemacht werden. Die Säule 3 ergänzt die Mindesteigenkapitalanforderungen (Säule 1) und das aufsichtsrechtliche Überprüfungsverfahren (Säule 2).

In Deutschland wurden die erweiterten Offenlegungsanforderungen der Säule 3 zum 1. Januar 2007 mit dem neuen § 26a KWG und der Einführung der Solvabilitätsverordnung in nationales Recht umgesetzt.

Die Volvo Car Holding Germany GmbH kommt ihren Offenlegungspflichten aus der Säule 3 im Wesentlichen durch den Lagebericht und den Jahresabschluss nach. Der Bericht zur Offenlegung enthält darüber hinaus die nach der Solvabilitätsverordnung erforderlichen Angaben, die nicht schon im Lagebericht 2008 oder Jahresabschluss 2008 enthalten sind.

2. Allgemeines

Die Volvo Car Holding Germany GmbH, Köln, ist eine hundertprozentige Tochter der Ford Motor Corporation, Dearborn, USA.

Volvo Auto Bank Deutschland GmbH, Volvo Auto Finanz-Service Deutschland GmbH und Volvo Auto Leasing Deutschland GmbH sind 100% Töchter der Volvo Car Holding Germany GmbH. Die Volvo Auto Bank ist das übergeordnete Unternehmen der Volvo Car Holding-Institutsgruppe.

Kernziel der Volvo Car Holding-Gruppe (im Weiteren auch VCH genannt) ist die Unterstützung der Vertriebs- und Absatzaktivitäten für Fahrzeugprodukte und Serviceprodukte (Service und Teile) des Herstellers Volvo und weiterer Konzernmarken (auch Nicht-Konzernmarken bei Gebrauchtwagen), inklusive der Optimierung der Kaufzyklen (häufigerer Umschlag in kürzerer Zeitfolge). Aus dieser Ausrichtung bestimmt sich das Produktangebot, das sich auf folgende Gebiete erstreckt:

- Absatzfinanzierung zwischen Hersteller(n) und Händler
- Absatzfinanzierung zwischen Hersteller (Ford) und Behördenkunde



- Absatzfinanzierung zwischen Händler und Endkunde (Finanzierung, Leasing, Restschuld- bzw. Leasingraten-Versicherung)
- Förderung und Sicherung des Service- und Teile-Geschäftes (Volvo Auto Versicherung, Volvo PRO)

Bis November 2008 war die Volvo Car Holding-Gruppe nur auf dem deutschen Markt tätig. Zum 1. Dezember 2008 konnte die Volvo Auto Bank Deutschland GmbH die Schweizer Niederlassung der FCE Bank plc zum US-GAAP-Buchwert erwerben.

Die VCH wird ihre, im Vergleich zum Verkäufer, bessere Refinanzierungssituation nutzen, um dieses neue Standbein auch weiterhin gewinnbringend zu betreiben.

Die Schweizer Zweigniederlassung der Volvo Auto Bank Deutschland GmbH unterstützt die Absatzaktivitäten für die Konzernmarken Volvo und Ford sowie zum Zeitpunkt der Übernahme auch für Mazda.

Dieser, über einen längeren Zeitraum angebaute, Kauf verdeutlicht weiterhin das Engagement und das Bestreben der Volvo Car Holding-Gruppe, sich produktspezifisch und geografisch zu diversifizieren.

Bei Erwähnung der Schweiz in diesem Bericht ist automatisch auch das Fürstentum Liechtenstein, welches zum Verantwortungsgebiet der Volvo Auto Bank in der Schweiz gehört, eingeschlossen.

2.1. Anwendungsbereich/Konsolidierungskreis

Volvo Auto Bank Deutschland GmbH (im Weiteren auch als Volvo Auto Bank oder VAB bezeichnet), Volvo Auto Finanz-Service Deutschland GmbH (im Weiteren auch VAF) und Volvo Auto Leasing Deutschland GmbH (im Weiteren auch VAL) sind 100% Töchter der Volvo Car Holding Germany GmbH. Die Volvo Auto Bank ist das übergeordnete Unternehmen der Institutsgruppe.

Der Konsolidierungskreis ist der untenstehenden Grafik zu entnehmen. Die Offenlegung erfolgt gruppenbezogen.

Beschreibung	Name	Aufsichtsrechtliche Behandlung			Konsolidierung nach Rechnungslegungsstandard
		Konsolidierung (§ 10a KWG)	Abzugsmethode	Risikogewichtete Beteiligungen	
Kreditinstitut	Volvo Auto Bank Deutschland GmbH (VAB)	Voll	-	-	voll
Finanzunternehmen	Volvo Auto Leasing Deutschland GmbH (VAL)	Voll	-	-	voll
Finanzunternehmen	Volvo Auto Finanz-Service Deutschland GmbH (VAF)	Voll	-	-	voll
Finanzunternehmen	Volvo Car Holding Germany GmbH (VCH)	Voll	-	-	voll

3. Risikomanagement

3.1. Management

Die Verantwortung für das Risikomanagement liegt gemäß § 1 Absatz 2 KWG bei der gesamten Geschäftsleitung. Die operative Zuordnung des Risikomanagements liegt beim Vorsitzenden der Geschäftsführung.

Die Geschäftsführung besteht aus drei Mitgliedern.

Vorsitzender der Geschäftsführung ist Dr. Heinz-Peter Renkel. Er ist für den Bereich „Marktfolge“ zuständig. Ihm unterstehen Finanzen, Prozesse, IT, Risikomanagement sowie Organisation und Personal.

Verantwortlich für den Markt Deutschland ist Servé Olivier. Zu seinen Bereichen gehört außer Vertrieb und Marketing auch der Geldhandel.

Verantwortlich für den Markt Schweiz ist Thomas Rombach.

3.2. Risikopolitische Grundsätze

Es gelten folgende risikopolitische Grundsätze:

- Die Risikoneigung wird von der Geschäftsleitung bestimmt. Es werden nur kalkulierbare und tragfähige Risiken eingegangen. Bei operationellen Risiken und Liquiditätsrisiken wird eine Vermeidungs- bzw. Reduktionsstrategie verfolgt.
- Neue bzw. veränderte Produkte bzw. Prozesse durchlaufen einen Genehmigungsprozess, in dem auch die Risiken geprüft werden.
- Es findet eine laufende Qualitätssicherung statt.
- Fahrzeugfinanzierungsdarlehen sind grundsätzlich besichert.
- Aufgrund des großen Anteils des Massengeschäfts findet eine Risikostreuung statt.
- Die Wertberichtigungs politik ist risikoorientiert.
- Die Kreditvergabe Prozesse und -zuständigkeiten der Bereiche Retail und Händler unterliegen Richtlinien. Je nach Limit gelten unterschiedliche Genehmigungskompetenzen.
- Vertragsabschlüsse erfolgen nur nach Legitimations- und Bonitätsprüfung.
- Entscheidungen über Eingehen oder Vermeidung von Risiken werden durch Steuerungsinstrumente wie Bonitätsbeurteilungsverfahren und Frühwarnsysteme unterstützt.
- Die Ordnungsgemäßheit der Prozesse wird regelmäßig durch die interne Revision geprüft.

3.3. Gremien und Reporting

Die Einhaltung der regulatorischen Vorschriften wird täglich überwacht.

Bei bedeutenden Vorkommnissen findet eine Ad Hoc-Berichterstattung zur unverzüglichen Information der Entscheidungsträger statt.

Anhand vierteljährlich erstellter Risikoberichte werden Entscheidungsträger und Aufsichtsgremien über die Risikolage, Status bedeutender Vorkommnisse sowie eventuelle Maßnahmen im Risikomanagement informiert.

Weitere Dokumentationen zum Risiko-Reporting werden zweiwöchentlich, monatlich bzw. quartalsweise erstellt.

Gremiensitzungen zu diversen Themen des Risikomanagements finden in regelmäßigen Abständen statt. Sämtliche Sitzungen werden protokolliert.



Zusätzlich findet eine regelmäßige Abstimmung innerhalb des Konzerns über diverse Foren (Volumen, Risiko, Treasury, Pricing, Strategie) statt.

Aufgrund der geschäftspolitischen Ausrichtung der Volvo Car Holding-Gruppe und dem darauf abgestimmten Produktangebot wird das Risikopotenzial für die Gruppe und deren einzelne Unternehmungen als gering bewertet.

4. Eigenmittelstruktur

Das Eigenkapital der Volvo Car Holding Germany GmbH umfasst ausschließlich Stammkapital und offene Rücklagen. Stille Einlagen oder nachrangiges Haftkapital sind im Eigenkapital enthalten.

Eigenkapitalstruktur	in Mio. EUR
Eingezahltes Kapital	3
Offene Rücklagen	210
Bilanzgewinn, Zwischengewinn	-
Vermögenseinlagen stiller Gesellschafter	-
Sonderposten allgemeine Bankrisiken	-
Abzugs-Positionen (§10 Abs 2a Satz2 KWG)	3
Wertberichtigungsfehlbeträge	-
Gesamt Kernkapital	210
Gesamt Ergänzungskapital	23
-nachrichtlich: Summe der Abzugspositionen	-
Gesamt modifiziertes Verfügbares Eigenkapital und Drittrangmittel	233

5. Angemessenheit der Eigenmittelausstattung

Die Geschäftspolitik orientiert sich an der Risikotragfähigkeit des Unternehmens. Ziel der Risikotragfähigkeitsrechnung ist die Beurteilung der Angemessenheit der Eigenmittel zur Unterlegung unerwarteter Verluste aus drohenden Risiken. Die Risikotragfähigkeit ist dann gegeben, wenn alle wesentlichen Risiken laufend durch die Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können.

Die Herleitung und Darstellung der Risikotragfähigkeit erfolgt nach folgendem Muster:

Betrachtung für die gesamte Gruppe
Eigenkapital > 8 %
+ EK-ähnliche Mittel
+ Jahresüberschuss
= Risikodeckungspotential
- Adressausfallrisiko
- Restwertrisiko
- Zinsänderungsrisiko
- Liquiditätsrisiko (Ausfall)
- Operationales Risiko
= freie Risikotragfähigkeit (+)

Regelmäßig werden drei Belastungsszenarien erstellt; nämlich Budget-, Stress- und Schock-Szenario.

Zur Ermittlung der angemessenen Eigenkapitaldeckung von Adressenausfallrisikopositionen wendet die Volvo Car Holding-Gruppe den Kredit-Standardansatz (KSA) gemäß §§ 24 ff. SolvV an.

Zur Ermittlung des Anrechnungsbetrags für das operationale Risiko wendet die Volvo Car Holding-Gruppe den Basisindikatoransatz gemäß § 270 f. SolvV an. Diese Betrachtungsweise ist vor dem Hintergrund der Geschäftstätigkeiten der Gruppe angemessen. Der Anrechnungsbetrag beträgt 15% des Dreijahresdurchschnitts der Brutto-Erträge der letzten drei Geschäftsjahre.

Brutto-Erträge			Dreijahresdurchschnitt
2005	2006	2007	
107	134	99	113

Angemessenheit der regulatorischen Eigenmittelausstattung	
Modifiziertes verfügbares Eigenkapital in Mio. EUR	233
Kreditrisiko nach KSA-Forderungsklassen	Eigenkapitalanforderung in Mio. EUR
Gemäß Standardansatz	
Zentralregierungen	0
Regionalregierungen und örtl. Gebietskörperschaften	0
Sonstige öffentliche Stellen	0
Multilaterale Entwicklungsbanken	0
Internationale Organisationen	0
Institute	2
Von Kreditinstituten emittierte gedeckte Schuldverschreibungen	0
Unternehmen	47
Mengengeschäft	28
Durch Immobilien besicherte Positionen	0
Investmentanteile	0
Sonstige Positionen	73
Überfällige Positionen	2
Operationelle Risiken	
Operationelle Risiken gemäß Basisindikatoransatz	17
Totale Eigenkapitalanforderungen für Kreditrisiko und Operationelles Risiko	169
Danach verfügbares Eigenkapital	64
Marktrisiken	
Anrechnungsbeträge für Marktrisikopositionen	2
Totale Eigenkapitalanforderung	171

Kapitalquoten der Volvo Car Holding-Gruppe und der signifikanten Tochtergesellschaften		
	Gesamtkapitalquote in %	Kernkapitalquote in %
Gruppe	10,9	9,8
VAB	9,5	8,1

6. Offenlegung von Risiken

6.1. Adressenausfallrisiken

6.1.1. Kreditrisiko

Hiervon können alle Geschäftsaktivitäten und Produkte betroffen sein, bei denen eine Kreditvergabe auf Basis einer individuellen Bonitätseinschätzung gegeben wird. Schwerpunktmäßig handelt es sich um das standardisierte Absatzfinanzierungs- und Leasinggeschäft mit (Vertrags)Händlern und Endkunden.

6.1.1.1. Risikostrategie und Organisation des Risikomanagements

Die Details des Produktangebots sind schriftlich in sogenannten Country Plans dokumentiert. Prozesse sind standardisiert und in Arbeitsrichtlinien und Prozessablaufbeschreibungen festgelegt, unterstützt durch automatisierte Systemabläufe.

Zur Vermeidung externer Betrugsrisiken sehen die internen Arbeitsvorgaben umfangreiche Prüfungen vor. Die Koordination dieser Prozesse erfolgt durch eine interne Arbeitsgruppe „Betrugsprophylaxe“.

Das Mahnwesen im Massengeschäft wird durch feste Prozesse gesteuert und ist in mehrere Stufen gegliedert, abhängig von der Dauer des Zahlungsrückstands. Diese beinhalten schriftliche Mahnungen, telefonisches Inkasso und individuelle Mahnbearbeitung. Größere Engagements werden ab dem ersten Rückstand individuell bearbeitet.

Im Händlergeschäft ergibt sich aufgrund der Geschäftsstrategie eine Konzentration auf Branche (Autohandel) und Marken (Volvo und weitere Konzernmarken). Aufgrund der guten Informationsflüsse zwischen allen Vertragspartnern und der individuellen Kreditprüfung und Entscheidung ist trotz Konzentration eine angemessene Risikohandhabung sichergestellt.

6.1.1.2. Internes Ratingsystem und externe Ratings

Das Risiko wird durch ein Limitsystem für Kreditlimite gesteuert. Die Steuerungsparameter sind:

- Bonität (anhand festgelegter Parameter für Endkunden und Händler im Rahmen einer manuellen Scorecard)
- Finanzierungsarten
- Anzahlung
- Kredithöhe und Laufzeit
- Kompetenzen

Derzeit existiert keine automatische Scorecard. Mittelfristig ist jedoch die Erstellung und Implementierung einer automatischen Scorecard denkbar.

Externe Ratings werden im Retail- und Händlergeschäft nicht verwendet, weil die Anzahl gerateter Kunden vernachlässigbar ist.

Im Geschäft mit Banken werden den Entscheidungen externe Ratings zugrunde gelegt. Zur Beurteilung der Bonität der Emittenten nutzt die Volvo Car Holding-Gruppe vor allem die Ratingagenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's.

6.1.1.3. Risikominderungseffekte / Risikovorsorge / Wertberichtigungsverfahren

Die Fahrzeugfinanzierungsdarlehen im Retail- und Händlerbereich sind grundsätzlich besichert. Da es sich nicht um Allgemein berücksichtigungsfähige finanzielle Sicherheiten gemäß § 1555 SolvV handelt, ist eine Berücksichtigung bei der Ermittlung der risikogewichteten Positionswerte nicht möglich.

Die Besicherung erfolgt durch das jeweilige Fahrzeug, für das das Einzeldarlehen abgeschlossen wurde.

Aufgrund der langjährigen Erfahrung der VCH-Gruppe im Automobilbereich werden gute Ergebnisse bei der Fahrzeugverwertung erzielt, welche durch feste Prozesse strukturiert ist.

Wholesale: Neben Pauschalwertberichtigungen auf Basis der Kreditausfälle früherer Jahre bildet die VCH-Gruppe pauschalisierte Einzelwertberichtigungen für Geschäft unter besonderer Beobachtung ("Watchlist") sowie Einzelwertberichtigungen für Geschäft in höheren Risikoklassen. Diese werden auf Basis der Daten bezüglich des einzelnen Engagements berechnet, Sicherheiten werden dabei berücksichtigt. Die Risikovorsorge wird monatlich überprüft, im Falle eines größeren Risikovorsorgebedarfs wird sie sofort angepasst.

Retail: Durch die Vergabe von Mahnkennzeichen, welche den Bearbeitungsstatus wiedergeben und mit einem Wertberichtigungsprozentsatz gekoppelt sind, erfolgt eine monatliche Einzelwertberichtigung, welche dem angenommenen Ausfallrisiko entspricht. Die korrekte Vergabe der Mahnkennzeichen wird täglich im Forderungsmanagement überwacht.

Der Saldo der Einzelwertberichtigungen für die VCH-Gruppe für Leasing, Darlehen und Mietkauf hat sich in 2008 vs. 2007 leicht erhöht. Einzelwertberichtigungen für das Händlergeschäft haben sich erhöht.

Der Saldo der Pauschalwertberichtigungen für das Gruppenportfolio für Darlehen und Leasing ist in 2007 vs. 2008 unverändert.

Entwicklung der Risikovorsorge (in TEUR)			
	EWB	Rückstellungen	PWB
Anfangsbestand der Periode	7.414	45.606	3.808
Zuführung	4.078	20.124	63
Inanspruchnahme	-1.379	-3.459	0
Auflösung	-2-096	-1.933	-63
Sonstige Veränderungen	0	0	0
Endbestand der Periode	8.017	60.338	3.808

Die Risiken werden aufgrund der Absicherung durch das finanzierte Fahrzeug bzw. anderer Objekte (z. B. Werkstattgeräte) und die Haftung durch Kreditnehmer als gering eingestuft. Die historische Verlustquote unterstreicht diese Bewertung. Die Verlustquote wird monatlich

gemessen und bewertet. Bei Veränderungen der Risikosituation ist eine Anpassung der Risikoprämie über die Preisgestaltung vorgesehen.

6.1.1.4. Kontrahentenrisiko / Derivatives Adressenausfallrisiko

Unter dem Kontrahentenrisiko wird das Risiko des Ausfalls des Partners aus getätigten Tages- und Termingeldanlagen sowie dem Abschluss von Zins- und Währungsderivaten verstanden.

Die VCH setzt durch die Geschäftsführung halbjährlich zu bewilligende/bestätigende Limiten für die Anlagen in Form von Tages- und Termingeldanlagen fest. Diese Limiten sind einerseits ratingabhängig und andererseits von der finanziellen Substanz (Höhe des Eigenkapitals) der Gegenpartei abhängig. Als „Large Caps“ werden dabei Gegenparteien mit einem ausgewiesenen Eigenkapital von \$ 2.5 Milliarden und mehr bezeichnet. Diese Gegenparteienlimitenkriterien können wie folgt dargestellt werden:

<u>Kreditrating</u>	<u>Large Caps</u> (in Mio. USD)	<u>Small Caps</u> (in Mio. USD)
AAA	350	140
AA+	300	120
AA	300	120
AA-	300	120
A+	250	100
A	250	100
A-	250	100

Es wird nur mit Partnerbanken (Selektion gemäß FCE Bank plc Treasury Counterparty Risk Policy) oder Geschäftsbanken mit Rating von mindestens A+ (S&P) gearbeitet.

Die VCH nimmt dabei keine Sicherheiten zur Bildung von Kreditvorsorge entgegen. Diese Limite gelten generell auch für den Abschluss von Zins- und Währungsderivaten.

6.1.2. Länderrisiko

Risikotragende Instrumente nach Hauptgebieten (in TEUR)				
Geografische Hauptgebiete	Kredite, Zusagen, nichtderivative, außerbil. Aktiva	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Gesamt
Inland	1.487.192	0	10.020	1.497.212
Ausland	794.775	0	6.150	800.925
Gesamt	2.281.967	0	16.170	2.298.137

Der Anteil der Risikotragenden Instrumente aus dem Ausland bezieht sich vor allem auf das Retail- und Händlergeschäft der Schweizer Zweigniederlassung, für die ein eigenes Risikomanagement existiert, welches durch die Geschäftsleitung in Deutschland überwacht wird.

Der Anteil von Kunden mit Wohnsitz im Ausland geht im Retail- und Händlergeschäft sowohl im deutschen wie auch im schweizerischen Portfolio gegen Null.

Das Länderrisiko wird daher als gering eingeschätzt, so dass kein separates Risikomanagement für das Länderrisiko eingerichtet wurde.

6.1.3. Weitere quantitative Angaben zum Forderungsportfolio

6.1.3.1. Risikotragende Instrumente nach Hauptbranchen

Risikotragende Instrumente nach Hauptbranchen (in TEUR)				
Hauptbranche	Kredite, Zusagen, nicht-derivative, außerbil. Aktiva	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Gesamt
Privatkunden	500.432	0	0	500.432
Kraftfahrzeughandel	787.412	0	0	787.412
Firmenkunden (ohne Kfz-Handel)	855.679	0	16.170	871.849
Sonstige	138.444	0	0	138.444
Gesamt	2.281.967	0	16.170	2.298.137

6.1.3.2. Vertragliche Restlaufzeiten

Vertragliche Restlaufzeiten (in TEUR)				
Restlaufzeiten	Kredite, Zusagen, nicht-derivative, außerbil. Aktiva	Wertpapiere	Derivative Finanzinstrumente	Gesamt
Bis 1 Jahr	1.219.841	0	2.250	1.222.091
Über 1 Jahr bis 5 Jahre	1.056.123	0	2.650	1.058.773
Über 5 Jahre	6.003	0	11.270	17.273
Gesamt	2.281.967	0	16.170	2.298.137

6.1.3.3. Notleidende und in Verzug geratene Kredite

	Retail	Wholesale
	(in TEUR)	
Restobligo aus notleidenden und in Verzug geratenen Krediten mit Wertberichtigungsbedarf	39.496	30.541
Bestand Rückstellungen gemäß § 340 f. HGB	5.484	0
Zuführung EWB / 2008	2.299	1.779
Inanspruchnahme EWB / 2008	-1.379	0
Auflösung EWB / 2008	-1.055	-1.041
Bestand EWB / 2008	3.976	4.041
Direktabschreibungen	2.021	0
Eingänge auf abgeschriebene Forderungen	228	0
Kredite in Verzug ohne Wertberichtigungsbedarf	533	0

Ein Engagement gilt als in Verzug, sobald Zins- und Tilgungszahlungen oder sonstige Forderungen seit mehr als einem Monat ausstehen. Ein Engagement gilt als notleidend, wenn ein totaler oder teilweiser Forderungsausfall droht oder begründete Bedenken hinsichtlich der Zahlungsfähigkeit bestehen. Engagements, für die Einzelwertberichtigungen gebildet wurden, gelten per se als notleidend.

6.1.3.4. Höhe des Adressenausfallrisiko-Exposure

Adressenausfallrisiko-Exposure	Bemessungsgrundlage	
	vor	nach
	Kreditrisikominderung (in Mio. EUR)	
Gesamt	2.298	2.298
Bilanzieller Adressenausfall		2.120
Außerbilanzieller Adressenausfall		162
Derivative Geschäfte		16
Risikogewicht		
0%		104
10%		0
20%		44
35%		0
50%		4
75%		487
100%		1.645
<i>darunter ohne Bonitätsbeurteilung einer anerkannten Ratingagentur</i>		727
150%		14

6.1.4. Weitere Offenlegungsanforderungen

6.1.4.1. Verbriefungen (§334 SolvV)

Im Berichtszeitraum wurden keine Verbriefungen von Forderungen vorgenommen.

6.1.4.2. Beteiligungen im Anlagebuch (§332 SolvV)

Es bestehen keine Beteiligungen im Anlagebuch.

6.2. Marktrisiken

Die Volvo Auto Bank ist gemäß § 1a KWG als Nichthandelsbuchinstitut qualifiziert. Ein Handelsbuch wird nicht geführt.

Marktrisiken existieren in der Form von Restwertrisiken, Zinsänderungsrisiken und – in geringem Ausmaß – Währungsrisiken.

6.2.1. Restwertrisiko

Leasing ist das strategisch bevorzugte Absatzinstrument für Neu-Fahrzeuge und Fahrzeuge an Behörden. Hierbei ist die Höhe des Restwertes, der bei Leasingbeginn festgelegt wird, ein entscheidender Parameter in der Kalkulation der Leasingrate, aber auch für die Weitervermarktung des gebrauchten Fahrzeuges am Leasingende.

Ein Restwertrisiko besteht, sobald der erwartete Marktwert bei Verwertung geringer ist als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Ein direktes Risiko besteht, wenn das Restwertrisiko durch die Institutsgruppe getragen wird. Ein indirektes Risiko liegt vor, wenn das Risiko auf einen Dritten (Händler) übergegangen ist.

Die Volvo Auto Leasing Deutschland GmbH hat in Deutschland bei Kilometer-Verträgen ein Andienungsrecht des Fahrzeugs bei Leasingauslauf an den jeweils verpflichteten Händler und bei RW-Verträgen gegenüber dem Leasingnehmer.

Sofern der Händler zu Beginn des Leasingvertrages den von der VAL empfohlenen Restwert übernimmt, kann er das Gebrauchtwagen-Vermarktungsrisiko durch die Teilnahme an der sogenannten „Leasing-Wert-Strategie“ beschränken, sofern das jeweilige Fahrzeug an der Teilnahme berechtigt ist.

Beim Behördenleasing liegt das Restwertrisiko ausschließlich bei der VCH-Gruppe.

In der Schweiz ist der Händler grundsätzlich dazu verpflichtet, alle Leasingfahrzeuge zum Restwert am Ende des Leasingvertrages zu übernehmen. Für etwaige Verpflichtungen seitens des Leasingnehmers beim Leasingende wird knapp die Hälfte aller Leasingnehmer beim Abschluss des Vertrages dazu verpflichtet, eine Kautions bei der Volvo Auto Bank zu hinterlegen.

Für das deutsche Portfolio ergibt sich ein direktes Restwertrisiko für die Volvo Car Holding-Gruppe teilweise im Bereich der Leasing-Wert-Strategie und des Behördenleasings. Bei allen anderen Leasing-Verträgen in Deutschland bzw. Schweiz tragen der Händler bzw. der

Leasingnehmer das Restwertisiko, es gibt insofern nur ein indirektes Restwertisiko im Sinne des Adressenausfallrisikos.

Für Verträge, bei denen ein direktes Restwertisiko besteht, werden Rückstellungen gebildet. Die Restwertentwicklung sowie die Entwicklung der Markttrends, die Inanspruchnahme und die Reserven werden monatlich überprüft und der Geschäftsleitung zur Genehmigung vorgelegt. Sollten die Reserven für die zukünftige mögliche Inanspruchnahme nicht adäquat sein, werden entsprechende risikosteuernde Maßnahmen ergriffen.

In 2008 haben sich die Rückstellungen geringfügig erhöht.

6.2.2. Zinsänderungsrisiko

Zinsänderungsrisiken ergeben sich aus den offenen Positionen zwischen den jeweils festverzinslichen Kapitalaufnahmen und Herauslagen. Bedingt durch die Art der Finanzgeschäfte und den stabilen Verlauf ist das Zinsänderungsrisiko als gering einzustufen.

Die VCH nimmt keine unbefristeten Einlagen von Anlegern entgegen. Die vorzeitige Rückzahlung von Termin- und Tagesgeldeinlagen ist nicht vorgesehen. Die Risiken der vorzeitigen Rückführungen im Kundenleasinggeschäft sind aufgrund des minimalen Einzelkontrahentenausstandes überblickbar und werden regelmäßig überwacht.

Das Zinsänderungsrisiko wird mit derivativen Instrumenten auf maximal +/- 5 % laufzeitkongruent reduziert. Die Bemessung erfolgt gleitend über Perioden von 6 Monaten.

Die Kontrolle erfolgt über Treasury, sowohl bei Herauslagen als auch darüber hinaus mindestens monatlich. Stress-Szenarien werden quartalsweise berechnet.

Quantitative Angaben zum Zinsänderungsrisiko		
	Zinsänderungsrisiko bei Zinsschock + 130 bp	Zinsänderungsrisiko bei Zinsschock – 190 bp
5-Jahres-Horizont	Rückgang der Erträge	Zuwachs der Erträge
Total in TEUR	2.706	3.955

6.2.3. Währungsrisiko

Das Währungsrisiko wird in 2008 insgesamt als gering eingeschätzt.

Aufgrund einer Ausweitung der Geschäftsaktivitäten wurde im Dezember 2008 die Schweizer Niederlassung der FCE Bank plc als Zweigniederlassung der Volvo Auto Bank Deutschland GmbH erworben. Der Kauf wurde durch Währungsderivative abgesichert.

Durch die Refinanzierung des laufenden Geschäfts der Schweizer Zweigniederlassung wird das Währungsrisiko seit dem Kauf des Standortes laufend via separater Kontroll- und Überwachungsmethodik überwacht und das Volumen der Absicherung bei Bedarf mit der Zustimmung der Geschäftsführung angepasst.

Grundsätzlich und mittelfristig ist jedoch eine Refinanzierung in lokaler Währung geplant, wodurch das Währungsrisiko für die VCH-Gruppe auf natürlichem Wege (Aktiven und Passiven in CHF) abgesichert werden soll.

6.3. Liquiditätsrisiken

Liquiditätsrisiken können sich ergeben, sofern geplante Zahlungsströme (Eingänge und Ausgänge) sich unerwartet verändern. Dabei sind die größten Auswirkungen bei folgenden Vorkommnissen zu erwarten:

- Erwartete monatliche Kundenzahlungen (Raten für Darlehen, Mietkauf und Leasing) bzw. Händlerzahlungen (Zinsen und Tilgungen) bleiben in hohem Umfang aus.
- Es werden unerwartet hohe Auszahlungen fällig, z. B. durch die Fälligestellung einer Refinanzierungslinie durch externe Investoren oder Kreditgeber.

Die Wahrscheinlichkeit des Eintritts beider Szenarien in einer Größenordnung, die für die Risikotragfähigkeit der Gruppe kritische Relevanz hat, ist bedingt durch die bestehende strategische Liquiditätsreserve und fast ausschließlich unkündbare Refinanzierungsverträge nahezu ausgeschlossen. Dieses wird durch historische Liquiditätsflüsse bestätigt.

Sollte dieses unwahrscheinliche Szenario dennoch eintreten, würden folgende Quellen zur Deckung der Liquiditätslücke herangezogen:

- Abbau der baren strategischen Liquiditätsreserven (Guthaben).
- Das Einlagengeschäft mit externen Investoren durch Konditionserhöhungen forcieren.
- Rückgriff auf die aktuell nicht verwendeten, befristet zugesagten Kreditlinien innerhalb des Konzerns.

Im Rahmen der täglich aufdatierten Liquiditätsplanung und Vorausschau im Bereich Treasury, werden die Liquiditätsströme angemessen überwacht und gesteuert, potenzielle Unterdeckungen aus geplanten Transaktionen identifiziert und im Vorfeld sicher disponiert. Die aktuelle Liquiditätslage der VCH wird dabei täglich und die Liquiditätsplanung wöchentlich der Geschäftsführung kommuniziert.

Die Entwicklung der Liquiditätskennziffer wird täglich überwacht.

6.4. Operationelle Risiken

Operationelle Risiken werden durch die regelmäßige halbjährliche Überprüfung und Berichterstattung (ORSA) innerhalb des Konzerns dokumentiert. Ferner wurde zur individuellen Dokumentation von operationalen Vorkommnissen, welche die Risikoposition der Volvo Car Holding-Gruppe negativ beeinflussen können, im I. Quartal 2007 eine entsprechende Verlustdatenbank etabliert. Diese wird mindestens vierteljährlich ausgewertet.

Ein separates Limitsystem wird aufgrund der geringfügigen Vorkommnisse in der Vergangenheit zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig angesehen.

Folgende operationelle Risikofelder sind für die Betrachtung von Bedeutung:

6.4.1. Rechtsrisiko

Rechtsrisiken werden in nachfolgende Segmente aufgeteilt:

- Rechtslage innerhalb der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
- allgemeine vertragliche Risiken innerhalb von Standardverträgen der Volvo Car Holding-Gruppe
- spezifische vertragliche Risiken innerhalb individueller Vereinbarungen der Volvo Car Holding-Gruppe
- schwebende Rechtsrisiken durch Rechtsunsicherheiten.

Für die von der Volvo Car Holding-Gruppe beeinflussbaren Risiken gilt die Vermeidungsstrategie. Das bedeutet, dass sämtliche vertraglichen und bedeutsamen individuellen Risiken im Vorfeld von externen Rechtsexperten (auch innerhalb des Konzerns) geprüft und bewertet werden.

Für die Abbildung und Behandlung allgemeiner und individueller Standardrisiken in Zusammenhang mit der Betreuung der Kerngeschäfte der Volvo Car Holding-Gruppe (Händlerfinanzierung, Kundenfinanzierung, Leasing und allgemeine Bankgeschäfte) wurden Arbeitsrichtlinien als Handlungsanweisung etabliert.

6.4.2. Betriebsrisiko

Betriebsrisiken werden in folgende Segmente aufgeteilt:

- Mangelhafte oder fehlerhafte Software
- Mangelhafte oder fehlerhafte Hardware
- Mangelhafte oder fehlerhafte Systemtechnik
- Mangelhafte oder fehlerhafte Infrastruktur

Auch hier gilt für die von der Gruppe beeinflussbaren Risiken die Vermeidungsstrategie durch adäquate Auswahl und Testverfahren. Sollte es dennoch zu Störungen kommen, sind entsprechende Notfallpläne etabliert, die jährlich getestet werden.

6.4.3. Personalrisiko

Personalrisiken werden in folgende Segmente aufgeteilt:

- Fehlverhalten
- Interner Betrug
- Verfügbarkeit von Personal in richtiger Anzahl zur richtigen Zeit mit der richtigen Qualifikation

Auch hier gilt für die Gruppe die Strategie der Risikovermeidung. Etablierte Instrumente hierfür sind eine umfassenden Personal- und Nachfolgeplanung, Trainingsplanung und



Kontrollprozesse zur Vermeidung von Betrug. Ferner sind dokumentierte Arbeitsprozesse für nahezu alle Arbeitsbereiche etabliert mit der Intention, Fehler so weit wie möglich zu vermeiden.

6.4.4. Prozessrisiko

Dokumentierte und zu einem hohen Grad systemkontrollierte Prozesse und Abläufe sowie angemessene Kontrollverfahren sind zur Minimierung der Risiken etabliert. Dokumentierte historische Erfahrungen zeigen, dass diese Strukturen geeignet sind, das Ziel zu erfüllen.

7. Zusammenfassung

Im Hinblick auf die strategische Geschäftsausrichtung der Gruppe und des daran angelehnten Produktangebotes sieht die Geschäftsführung kein besonders hohes Risikopotenzial für die Gruppe.

Die beschriebenen relevanten Risikofelder sind unserer Ansicht nach durch adäquate Vorsorgemaßnahmen bzw. Notfallplanungen abgesichert, so dass wir mit keinen untragbaren Risikoeintritten für die Gruppe rechnen.

Sofern sich die strategische Geschäftsausrichtung ändert bzw. sich andere externe Zwänge ergeben, erfolgt umgehend eine Anpassung der Geschäfts- und Risikostrategie und der Maßnahmen.