

# Allane SE

## Garching bei München

Zusammengefasster Lagebericht und Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025

# A – Zusammengefasster Lagebericht

# A.1 – Grundlagen des Konzerns

## 1. Geschäftsmodell des Konzerns

### 1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Garching bei München, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Allane“, „Allane Mobility Consulting“, „autohaus24“, „Sixt Neuwagen“, und „Sixt Leasing“ betreibt. Sie hat ihren Sitz im Parkring 33/3, 85748 Garching bei München, und ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter HRB 227195 eingetragen. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Die Allane SE unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und ist verpflichtet, die von der BaFin festgelegten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten sowie die geltenden Vorschriften des Kreditwesengesetzes (KWG) zu erfüllen.

Die Aktien der Gesellschaft sind seit dem Börsengang am 7. Mai 2015 an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regierten Markt (Prime Standard) notiert. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 wurde die Gesellschaft im Wege der formwechselnden Umwandlung gemäß Art. 2 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 37 SE-VO in die „Sixt Leasing SE“ umgewandelt. Am 16. Juli 2020 wurde die Sixt Leasing SE im Rahmen eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots zu rund 92 % von der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt am Main, eine Tochtergesellschaft der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und Beteiligung der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea, übernommen. Im Rahmen der Trennung von der Sixt SE beschloss die Hauptversammlung der Sixt Leasing SE am 29. Juni 2021 die Änderung des Namens der Gesellschaft in „Allane SE“. Die Eintragung der neuen Firma „Allane SE“ in das Handelsregister erfolgte am 5. August 2021.

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und besteht aus Herrn Eckart Klumpp, Vorsitzender des Vorstands (CEO) und Herrn Álvaro Hernández, Mitglied des Vorstands (CFO).

Der Aufsichtsrat der Allane SE besteht satzungsgemäß aus sechs Mitgliedern. Er überwacht und berät den Vorstand und ist unmittelbar in wesentliche Entscheidungen von strategischer Bedeutung für die Gesellschaft und die Allane Mobility Group eingebunden. Im Berichtszeitraum gab es, aus unterschiedlichen Gründen, diverse personelle Veränderungen im Aufsichtsrat. Vier Aufsichtsratsmitglieder sind unterjährig ausgeschieden und zwei Mitglieder sind gerichtlich neu bestellt worden. Für die noch fehlenden Positionen ist das Auswahlverfahren und Bestellungsverfahren im Berichtszeitraum noch nicht abgeschlossen gewesen. Die Details der unterjährigen Veränderungen sind im Konzernanhang unter „C.5.3 Aufsichtsrat und Vorstand der Allane SE“ dargelegt.

Die Allane SE ist sowohl operative Leasinggesellschaft als auch Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie hält direkt oder indirekt jeweils 100 % der Anteile am gezeichneten Kapital von insgesamt zwölf Gesellschaften, die hauptsächlich im Leasing- und Flottenmanagement tätig sind. Fünf dieser Gesellschaften haben ihren Sitz in Deutschland, wobei die verbleibenden sieben in Frankreich, der Schweiz, Österreich oder den Niederlanden ansässig sind.

Die Allane SE hat mit der Allane Mobility Consulting GmbH und der One Mobility Management GmbH jeweils einen Ergebnisabführungsvertrag geschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 betrug das Grundkapital der Allane SE 20.611.593,00 Euro und ist in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien eingeteilt. Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 1,00 Euro je Aktie. Die Aktien sind voll eingezahlt.

Größter Anteilseigner zum Bilanzstichtag war die Hyundai Capital Bank Europe GmbH („HCBE“), Frankfurt am Main, die 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte hielt.

Im Zuge der Veräußerung der Allane SE an die HCBE durch die Sixt SE haben die Allane SE und die Sixt SE verschiedene Verträge geschlossen, welche die befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ rechtlich regeln. Demnach war die Weiternutzung auf einen Zeitraum von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion beschränkt. Das Nutzungsrecht der Marken „Sixt Neuwagen“ und „Sixt Leasing“ endete im Juni 2025.

Im April 2023 präsentierte die Allane Mobility Group ihre neue Markenidentität. Seither firmiert das Fleet Leasing unter der Marke „Allane Fleet“, vormals „Sixt Leasing“, und das Flottenmanagement unter „Allane Mobility Consulting“, vormals „Sixt Mobility Consulting“ – jeweils mit einer neuen Corporate Identity. Im Geschäftsjahr 2024 folgte die Umstellung des Segments **Online Retail**, das seit November 2024 unter der Marke „Allane“ auftritt und bis Juni 2025 zusätzlich noch unter „Sixt Neuwagen“ geführt wurde.

Die Inhalte der weiteren Verträge zwischen der Allane SE und der HCBE sowie deren nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang unter „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ dargestellt.

## 1.2 Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

Die Allane Mobility Group gliedert sich in die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement. Der Geschäftsbereich Leasing umfasst die operativen Segmente **Online Retail**, **Fleet Leasing** und **Captive Leasing**. Der Geschäftsbereich **Flottenmanagement** wird nicht weiter unterteilt und bildet als eigenständiges Segment das zentrale Geschäftsfeld.

Die Allane Mobility Group trifft ihre Entscheidungen zur Ressourcenverteilung auf Basis der Segmente **Fleet Leasing**, **Online Retail**, **Captive Leasing** und **Flottenmanagement**. Zur besseren Übersicht wird das operative Geschäft jedoch zunächst in die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement unterteilt, bevor eine weitere Segmentierung erfolgt.

### 1.2.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing agiert die Allane SE als Leasinggesellschaft mit einem Mehrmarkenangebot in Deutschland. Der Geschäftsbereich ist darüber hinaus mit operativen Tochterunternehmen in Frankreich, der Schweiz und Österreich vertreten.

Der Geschäftsbereich Leasing ist in die Segmente **Fleet Leasing** (Firmenkundenleasing), **Online Retail** (Privat- und Gewerbekundenleasing) und **Captive Leasing** („Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“) unterteilt.

Im **Fleet Leasing** bietet die Allane SE Leasingfinanzierungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen, das

sogenannte „Full-Service-Leasing“, für Firmenkunden an. Die Zielgruppe umfasst einerseits mittelgroße und große Unternehmen mit Fuhrparks von mehr als 100 Fahrzeugen, deren Flotten sich aus Fahrzeugen verschiedener Hersteller zusammensetzen und eine gewisse Komplexität aufweisen. Diese mittelgroßen und großen Kunden unterstützt die Allane SE individuelle Flottenlösungen. Andererseits betreut die Allane SE auch kleinere Firmenkunden mit einer Flottengröße von rund 20 bis 100 Fahrzeugen. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, den Fuhrparkeinkauf über standardisierte Produkte und Prozesse zu optimieren.

Das Leistungsspektrum umfasst neben dem klassischen Finanzierungsleasing eine Vielzahl ergänzender Services. Dazu gehören die herstellerübergreifende Online-Konfiguration, Beratung bei der Fahrzeugauswahl, Online-Genehmigungsverfahren gemäß unternehmensspezifischen Richtlinien sowie eine preisoptimierte Fahrzeugbeschaffung. Zudem deckt das Angebot die Wartung der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit, Reifenwechsel, Pannen- und Schaden-Assistance, Schadenmanagement inklusive Versicherungsabwicklung sowie die Verwaltung von Tankkarten, Kraftfahrzeugsteuern und Rundfunkbeiträgen ab. Gemessen am Vertragsbestand im Fleet Leasing entfielen Ende 2025 rund 91 % (2024: rund 94 %) auf Verträge, die Finanzleasing mit Servicekomponenten in unterschiedlichem Umfang kombinieren.

Im Segment **Online Retail** betreibt die Allane SE das operative Geschäft über die Webseiten [allane.de](http://allane.de) und [autohaus24.de](http://autohaus24.de). Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden mit einer Flottengröße von bis zu 20 Fahrzeugen die Möglichkeit, mehr als 300 Modelle frei zu konfigurieren, ein individuelles Leasingangebot anzufordern und Fahrzeuge online zu bestellen. Zudem kann aus einer großen Anzahl an schnell verfügbaren Lagerwagen ausgewählt werden. Im Segment **Online Retail** können Kunden neben dem Leasingangebot zusätzliche Servicedienstleistungen wie Wartungs- und Verschleißpakete, Inspektionen, Winterreifen- und Versicherungspakete direkt online zum Leasingvertrag hinzubuchen, wobei die Kosten in die Leasingrate eingerechnet werden. Zum Jahresende 2025 lag der Anteil der Verträge, die mindestens eine Servicekomponente enthielten, bei rund 61 % (2024: rund 49 %).

Im Zuge der Umsetzung von *FAST LANE 27* wurde das **Captive Leasing** Geschäft im Geschäftsjahr 2022 in den Geschäftsbereich Leasing integriert. Im Rahmen des **Captive**

**Leasings** werden privaten und gewerblichen Kunden Fahrzeugmodelle der Hersteller Hyundai und Kia direkt über das Händlernetz am Point-of-Sale angeboten. Das zentrale Element bildet das von Allane entwickelte Händlerportal „All-lease“. Neben dem klassischen Leasingangebot können am Point-of-Sale zusätzliche Servicedienstleistungen wie Wartungs- und Verschleißpakete, Inspektionen, Winterreifen- und Versicherungspakete angeboten und in die Leasingrate integriert werden. Zum Jahresende 2025 enthielten ca. 44% (2024: 37 %) der Privat- und Gewerbekundenverträge im Segment **Captive Leasing** mindestens eine Servicekomponente.

### 1.2.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Die Allane Mobility Group betreibt den Geschäftsbereich **Flottenmanagement** über die im Jahr 2011 gegründete Allane Mobility Consulting GmbH sowie weitere direkte und indirekte Tochtergesellschaften der Allane SE. Ihre Expertise im Management großer Fahrzeugflotten steht auch Kunden zur Verfügung, die ihre Fahrzeuge selbst erworben oder über andere Anbieter geleast haben. Die Zielgruppe umfasst sowohl mittelständische Betriebe als auch internationale Großkonzerne.

Als Flottenmanager verfolgt Allane Mobility Consulting das Ziel, Unternehmen bei der Beschaffung und dem Betrieb ihrer Leasing- und Kauffuhrparks umfassend zu beraten und zu unterstützen. Dazu werden – ebenso wie im Fleet Leasing – selbstentwickelte, online-basierte IT-Tools eingesetzt, unter anderem der Multibid-Konfigurator und das Analysetool „FleetIntelligence“. Der Multibid-Konfigurator ermöglicht die freie Konfiguration von Flottenfahrzeugen, den Vergleich mit alternativen Modellen und die Ausschreibung von Wunschfahrzeugen bei verschiedenen Leasinggesellschaften. Zudem haben Flottenkunden und -manager mit dem digitalen Analysetool „FleetIntelligence“ Zugriff auf interne Analysen. Die Anwendung basiert auf einer (Cloud-)Technologie und ermöglicht es, die Fahrzeugflotte im Hinblick auf wichtige Parameter wie Bestand, Kosten, Nachhaltigkeit und Schäden zu analysieren. Darüber hinaus unterstützt Allane Mobility Consulting die Firmenwagennutzer ihrer Unternehmenskunden in allen fahrzeugbezogenen Angelegenheiten – von der Bestellung über das Unfallmanagement bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „MyAllane“ ermöglicht es, Aufgaben wie die Buchung von Werkstattterminen direkt per Smartphone zu erledigen und unterstützt die digitale Kommunikation zwischen Fuhrparkmanagern und Firmenwagennutzern.

### 1.3 Wesentliche externe Einflussfaktoren

Als international tätiger Leasingkonzern mit einer börsennotierten Muttergesellschaft unterliegen die Geschäfte der Allane-SE-Gesellschaften verschiedenen gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen. Dazu zählen unter anderem Regelungen aus den Bereichen Straßenverkehr, öffentliche Ordnung, Steuern, Versicherungen, Finanzaufsicht sowie Kapital- und Finanzmarktregulierungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns hängt von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen ab, die sowohl die Konsum- als auch die Investitionsbereitschaft beeinflussen können. Zudem spielt die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes eine zentrale Rolle. Wesentliche externe Faktoren sind Veränderungen des allgemeinen Zinsniveaus sowie steuerlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen, die sich maßgeblich auf das Geschäft der Allane Mobility Group auswirken können. Darüber hinaus wirken sich gesellschaftliche Trends auf die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen aus – zum Beispiel die zunehmende Bereitschaft, Mobilität über zeitabhängige Nutzungsgebühren zu beziehen, anstatt ein Fahrzeug zu besitzen.

## 2. Unternehmenssteuerung

Der langfristige Erfolg der Allane Mobility Group wird anhand festgelegter finanzieller und operativer Steuerungskennzahlen gemessen.

Die Unternehmenssteuerung erfolgt auf Basis der Segmente **Fleet Leasing**, **Online Retail** und **Captive Leasing** im Geschäftsbereich Leasing sowie dem **Flottenmanagement** im Geschäftsbereich Flottenmanagement.

Folgende finanzielle und operative Steuerungsgrößen („finanzielle Leistungsindikatoren“) sind für die Allane Mobility Group von wesentlicher Bedeutung:

- Ertragslage: der operative Konzernumsatz (Leasingerlöse (Finanzrate), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementenerlöse (ohne Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge)) sowie das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Ergebnis vor Steuern/EBT).
- Finanzlage: Cashflow/Liquiditätsbedarf anhand von Vertragsunterzeichnungen.
- Vermögenslage: der Konzernvertragsbestand (Vertragsanzahl).

## 3. Forschung und Entwicklung

Die Allane SE führte im Geschäftsjahr 2025 keine wesentlichen Forschungsaktivitäten durch. Um die Digitalisierung des Geschäftsmodells voranzutreiben, entwickelt das Unternehmen neue Produkte, Applikationen und digitale Geschäftsprozesse intern. Je nach Projektanforderung, Kapazitätsbedarf und erforderlicher Expertise werden dabei auch externe Dienstleistungen genutzt. Im Geschäftsjahr 2025 sind Herstellungskosten für in Arbeit befindliche

Entwicklungsprojekte in Höhe von 4,9 Mio. Euro (2024: 6,3 Mio. Euro) angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen wurden im Geschäftsjahr planmäßige Abschreibungen in Höhe von 6,6 Mio. Euro (2024: 5,9 Mio. Euro) vorgenommen. Außerplanmäßige Abschreibungen für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr 2025 nicht an (2024: 0,0 Mio. Euro).

Für noch nicht fertiggestellte und nicht mehr genutzte Software fielen im Geschäftsjahr 2025 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,0 Mio. Euro (2024: 0,2 Mio. Euro) an.

## A.2 – Wirtschaftsbericht

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht exakt zur angegebenen Summe addieren lassen oder die Gesamtjahreszahlen nicht genau der Summe der einzelnen Quartalswerte entsprechen. Aus dem gleichen Grund können Prozentangaben geringfügig von den absoluten Werten abweichen, auf die sie sich beziehen.

### 1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die Allane Mobility Group ist mit ihren Tochtergesellschaften in ihrem Heimatmarkt Deutschland, in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden tätig. Wesentliche Einflussfaktoren für das Geschäft in diesen Märkten sind die Investitionstätigkeit der Unternehmen, die Ausgabenbereitschaft von Geschäfts- und Firmenkunden, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts.

Die Weltkonjunktur hat sich im Jahr 2025 trotz anhaltender Handelskonflikte und geopolitischer Risiken robust entwickelt. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) sowie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) stieg das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 %. Damit lag die Wachstumsrate auf dem Niveau des Vorjahres, in dem die Weltwirtschaft ebenfalls um 3,3 % zugelegt hatte.

In China schwächte sich das Wachstum 2025 ab, wobei robuste Exporte die schwache Binnennachfrage teilweise ausglich. In den Vereinigten Staaten sorgten vor allem steigende Technologieinvestitionen für Wachstumsimpulse und kompensierten temporäre Belastungen. Auch in Europa trugen technologiebezogene Investitionen zur Konjunktur bei, wenn auch in geringerem Umfang. In Asien zeigte sich dies zudem in einer starken Exportentwicklung von Halbleitern und technischer Ausrüstung.

Trotz erster Anzeichen einer Abschwächung blieb der Weltmarkt insgesamt robust, da stark technologiebezogene Exporte die geringere Dynamik anderer Produktkategorien ausglich. Die globale Inflation zeigte sich weitgehend stabil, auch wenn in den Vereinigten Staaten hohe Lebenshaltungskosten und anhaltend hohe Inflationserwartungen weiterhin eine zentrale Belastung darstellen.

Im Euroraum ist das BIP nach Angaben des IWF im Jahr 2025 um 1,4 % gewachsen, während im Jahr 2024 lediglich ein

Wachstum von 0,9 % verzeichnet wurde. Laut IfW lag die Wachstumsrate im Jahr 2025 bei 1,5 % (2024: 0,8 %).

Die deutsche Wirtschaft ist 2025 nach zwei Rezessionsjahren wieder leicht gewachsen. Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das BIP um 0,2 %. Das Wachstum wurde vor allem von steigenden Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates getragen. Demgegenüber gingen die Exporte erneut zurück. Die Exportwirtschaft sah sich dabei erheblichem Gegenwind durch höhere US-Zölle, die Aufwertung des Euro und eine zunehmende Konkurrenz aus China ausgesetzt. Zudem setzte sich die Investitionsschwäche fort: Sowohl in Ausrüstungen als auch in Bauten wurde weniger investiert als im Vorjahr. Dagegen legten sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben im Jahr 2025 preisbereinigt deutlich zu.

Im Jahresdurchschnitt 2025 waren 46,0 Millionen Menschen mit Arbeitsort in Deutschland erwerbstätig. Damit blieb der Wert gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Das Finanzierungsdefizit des Staatshaushalts lag 2025 knapp 8 Mrd. Euro niedriger als im Vorjahr bei rund 107 Mrd. Euro. Gemessen am nominalen BIP fällt die Defizitquote Destatis zufolge im Jahr 2025 auf 2,4 % (2024: 2,7 %).

Die beschriebenen makroökonomischen Entwicklungen hatten differenzierte Auswirkungen auf das Geschäftsmodell der Allane Mobility Group. Während die leichte konjunkturelle Erholung in Deutschland sowie stabile Konsumausgaben die Nachfrage im Privat- und Firmenkundensegment stützten, wirkten sich die anhaltende Investitionszurückhaltung von Unternehmen, geopolitische Unsicherheiten sowie erhöhte Zinsvolatilitäten belastend auf einzelne Marktsegmente aus. Darüber hinaus beeinflussen Entwicklungen am Gebrauchtwagenmarkt maßgeblich die Restwertentwicklung als zentralen Steuerungsparameter im Leasinggeschäft.

Der Vorstand berücksichtigt diese Einflussfaktoren fortlaufend in der strategischen und operativen Steuerung. Im Geschäftsjahr 2025 lag ein besonderer Fokus auf der aktiven Steuerung von Zins-, Restwert- und Liquiditätsrisiken sowie auf der Sicherstellung einer angemessenen Kapital- und Liquiditätsausstattung. Die Risikotragfähigkeit war im Berichtszeitraum jederzeit gegeben.

Vor dem Hintergrund erhöhter makroökonomischer Unsicherheiten wurden die Stresstestszenarien weiter geschärft. Auf Basis der Ergebnisse wurde im Jahresverlauf vorsorglich ein Nachrangdarlehen der Muttergesellschaft

aufgenommen, um die Kapitalbasis zusätzlich zu stärken.  
Zum 31. Dezember 2025 bestanden keine Liquiditätslücken.

Weiterführende Angaben zur Ausgestaltung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, zur Risikotragfähigkeitsrechnung sowie zur detaillierten Darstellung der wesentlichen Risiken und Chancen sind im Abschnitt B.6 – Risiko- und Chancenbericht dargestellt.

**Quellen**

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2026;  
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Welt, Nr. 128, Dezember 2025;  
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2025 um 0,2 % gewachsen,  
15. Januar 2026.

## 2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose

Überblick der finanziellen Leistungsindikatoren:

	31. Dezember 2024	Prognose	31. Dezember 2025
Konzernvertragsbestand (Vertragszahl)	143.500	150.000 bis 170.000 Verträge	156.800
Operativer Konzernumsatz (in Mio. Euro)	457,6	Bandbreite von 570 bis 620 Mio. Euro	574,7
Ergebnis vor Steuern (EBT) (in Mio. Euro)	-49,3	Bandbreite von 25 bis 35 Mio. Euro	33,7

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group erfüllte die am 30. Mai 2025 prognostizierten finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2025 in Bezug auf alle Kennzahlen.

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group lag zum 31. Dezember 2025 mit 156.800 Verträgen um 9,3 % über dem Niveau des Vorjahres (2024: 143.500 Verträge). Dieser Wert teilt sich auf in 147.200 aktive Verträge und 9.600 abgeschlossene, aber noch nicht aktive Verträge. Die positive Entwicklung im Vertragsbestand resultiert im Wesentlichen aus der kontinuierlich fortschreitenden erfolgreichen Vertragsentwicklung im Geschäftssegment **Captive Leasing**.

### Vertragsbestand<sup>1</sup>

in Tausend Stück	2025	2024	Veränderung in %
<b>Geschäftsbereich Leasing</b>	<b>113,4</b>	<b>94,6</b>	<b>19,9</b>
davon Geschäftssegment Fleet Leasing	30,0	31,4	-4,5
davon Geschäftssegment Online Retail	24,9	24,2	2,9
davon Geschäftssegment Captive Leasing	58,5	39,0	50,0
<b>Geschäftsbereich Flottenmanagement</b>	<b>43,4</b>	<b>48,9</b>	<b>-11,2</b>
<b>Gesamt Konzern</b>	<b>156,8</b>	<b>143,5</b>	<b>9,3</b>

<sup>1</sup> Inkl. Leasingverträge, Flottenmanagementverträge, Serviceverträge und Bestellbuch (Verträge, bei denen das Fahrzeug noch nicht ausgeliefert wurde).

Der operative Konzernumsatz stieg um 25,6 % auf 574,7 Mio. Euro (2024: 457,6 Mio. Euro), was hauptsächlich auf den wachsenden Konzernvertragsbestand im Segment **Captive Leasing** zurückzuführen ist. Darüber hinaus führten

die im Vergleich zum Vorjahr erhöhten durchschnittlichen Anschaffungskosten für Neufahrzeuge zu steigenden Leasingratenerlösen („Finanzrate“) und somit zu einem konstanten Anstieg des operativen Konzernumsatzes.

Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) blieb mit 33,7 Mio. Euro (2024: -49,3 Mio. Euro) deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen außerplanmäßigen Abschreibungen bei einem weiterhin steigenden Leasingvermögen. Die Rest- und Marktwertdifferenzen sind insbesondere auf Elektrofahrzeuge zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite, berechnet als Quotient aus EBT und operativem Konzernumsatz auf Nettobasis, lag infolgedessen bei 5,9 % (2024: -10,8 %).

### Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns

Der Geschäftsverlauf der Allane Mobility Group im Berichtsjahr war insgesamt positiv. Der Vertragsbestand lag über dem Vorjahresniveau, insbesondere aufgrund der Entwicklung im Geschäftssegment **Captive Leasing**. Infolgedessen erhöhte sich auch der Konzernumsatz und wurde zusätzlich durch den Anstieg der Finanzrate getrieben.

Auch das EBT lag signifikant über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus einem Rückgang der außerplanmäßigen Abschreibungen bei gleichzeitig weiterwachsendem Leasingvermögen.

Insgesamt beurteilt der Vorstand der Allane SE den Geschäftsverlauf sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zum Ende des Berichtszeitraums im Vergleich zum Vorjahr als verbessert.

Nach dem Bilanzstichtag haben sich durch die Eskalation geopolitischer Spannungen im Nahen Osten zusätzliche Unsicherheiten für Energie-, Finanz- und Transportmärkte ergeben. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses lassen sich mögliche finanzielle Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns noch nicht verlässlich quantifizieren.

### 3. Vertragsbestands- und Umsatzentwicklung der Geschäftsbereiche

#### 3.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing lag der Vertragsbestand zum Ende des Berichtsjahres mit 113.400 Verträgen 19,8 % über dem Wert zum 31. Dezember 2024 (2024: 94.600 Verträge). Dabei sank der Vertragsbestand im Geschäftssegment **Fleet Leasing** mit einem Minus von 4,5 % auf 30.000 Verträge (2024: 31.400 Verträge), im Geschäftssegment **Online Retail** stieg der Vertragsbestand um 2,9 % auf 24.900 Verträge (2024: 24.200 Verträge). Das Segment **Captive Leasing** verzeichnete 2025 erneut ein starkes Wachstum: Der Vertragsbestand erhöhte sich um mehr als 50,0 % auf 58.500 Verträge (2024: 39.000 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing stieg im Berichtsjahr um 15,7 % auf 835,4 Mio. Euro (2024: 722,1 Mio. Euro). Der operative Umsatz, d. h. der Geschäftssegmentumsatz ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückkläufnern, erhöhte sich um 25,4 % auf 546,8 Mio. Euro (2024: 435,9 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahrzeugen stiegen leicht um 0,8 % auf 288,6 Mio. Euro (2024: 286,2 Mio. Euro).

Der Gesamtumsatz im Geschäftssegment **Fleet Leasing** sank um 5,2 % auf 324,0 Mio. Euro (2024: 341,8 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz stieg hingegen um 6,8 % auf 209,4 Mio. Euro (2024: 195,9 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse sanken daher deutlich um 21,5 % auf 114,6 Mio. Euro (2024: 145,9 Mio. Euro).

Das Geschäftssegment **Online Retail** erzielte einen Gesamtumsatz von 226,4 Mio. Euro (2024: 244,5 Mio. Euro) und verzeichnete damit eine Verschlechterung von 7,4% im Vergleich zum Vorjahr. Der operative Segmentumsatz blieb mit einer Veränderung von +1,0 % auf 114,8 Mio. Euro (2024: 113,6 Mio.

Euro) auf Vorjahresniveau. Die Verkaufserlöse sanken um 14,7 % auf 111,7 Mio. Euro (2024: 130,9 Mio. Euro).

Im Geschäftssegment **Captive Leasing** wurde ein Gesamtumsatz von 284,9 Mio. Euro erzielt (2024: 135,8 Mio. Euro), was einem Zuwachs von >100 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der operative Segmentumsatz stieg ebenfalls um 76,2 % auf 222,7 Mio. Euro (2024: 126,4 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse stiegen um >100 % auf 62,3 Mio. Euro (2024: 9,4 Mio. Euro).

Eine umfassende Erläuterung über die Entwicklungen in den einzelnen Geschäftssegmenten ist im Wirtschaftsbericht unter „7. Segmentbericht“ enthalten.

#### 3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich **Flottenmanagement** sank der Vertragsbestand zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 11,2 % auf 43.400 Verträge (2024: 48.900 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs lag 2025 bei 28,8 Mio. Euro und stieg damit um 14,3 % (2024: 25,2 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) erhöhte sich um 28,6 % auf 27,9 Mio. Euro (2024: 21,7 Mio. Euro). Die Erlöse aus der Vermittlung bzw. dem Verkauf von Kundenfahrzeugen sank um 77,1 % auf 0,8 Mio. Euro (2024: 3,5 Mio. Euro).

Eine umfassende Erläuterung über die Entwicklungen in den einzelnen Geschäftssegmenten ist im Wirtschaftsbericht unter „7. Segmentbericht“ enthalten.

## 4. Ertragsentwicklung

### Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2025	2024	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	864,1	747,3	116,8	15,6
davon operativer Konzernumsatz	574,7	457,6	117,1	25,6
davon Verkaufserlöse	289,4	289,7	-0,3	-0,1
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	376,3	347,3	29,0	8,4
Personalaufwand	55,1	55,2	-0,1	-0,2
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	4,4	2,3	2,1	91,3
Netto-Wertminderungsaufwendungen (-)/-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	-0,7	-0,8	0,1	12,5
Saldo sonstige betriebliche (+) Erträge/(-) Aufwendungen	-19,8	-19,7	-0,1	-0,5
<b>Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>407,9</b>	<b>322,0</b>	<b>85,9</b>	<b>26,7</b>
Abschreibungen	307,6	324,3	-16,7	-5,2
<b>Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)</b>	<b>100,3</b>	<b>-2,3</b>	<b>102,6</b>	<b>&gt;100</b>
Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge	-66,6	-47,0	-19,6	-41,7
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>33,7</b>	<b>-49,3</b>	<b>83,0</b>	<b>&gt;100</b>
Operative Umsatzrendite (%)	5,9	-10,8	-16,7 Punkte	
Ertragsteuern (-) Erträge (+) Aufwendungen	12,3	-10,1	22,4	>100
Konzernergebnis	21,4	-39,2	60,6	>100
Ergebnis je Aktie <sup>1</sup> (in EUR) unverwässert und verwässert	1,04	-1,90	2,94	>100

<sup>1</sup>Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Der Konzernumsatz der Allane SE stieg gegenüber dem Vorjahr um 15,6 % auf 864,1 Mio. Euro (2024: 747,3 Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz, in dem die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen nicht enthalten sind, erhöhte sich um 25,6 % auf 574,7 Mio. Euro (2024: 457,6 Mio. Euro). Wesentlicher Treiber war das Wachstum des Konzernvertragsbestands im Geschäftssegment **Captive Leasing**, wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingratenerlöse („Finanzrate“) zu verzeichnen ist. Die Verkaufserlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern und der Vermittlung bzw. der Vermarktung von Kundenfahrzeugen aus dem **Flottenmanagement** sank um 0,1 % auf 289,4 Mio. Euro (2024: 289,7 Mio. Euro). Dieser leichte Rückgang ist im Wesentlichen auf ein deutlich geringeres Absatzvolumen infolge der rückläufigen Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen – insbesondere im Elektrofahrzeugbereich – bei gleichzeitig signifikant höheren Stückpreisen im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände erhöhten sich im Geschäftsjahr 2025 um 8,4 % auf

376,3 Mio. Euro (2024: 347,3 Mio. Euro). Diese Entwicklung ist auf einen Anstieg der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen sowie mit Kfz-Versicherungen zurückzuführen.

Der Personalaufwand sank im Geschäftsjahr 2025 aufgrund einer gesunkenen durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl leicht um 0,2 % auf 55,1 Mio. Euro (2024: 55,2 Mio. Euro).

Die Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erhöhten sich im Geschäftsjahr 2025 um 91,3 % auf 4,4 Mio. EUR (2024: 2,3 Mio. EUR).

Daneben reduzierten sich die Netto-Wertminderungsaufwendungen von finanziellen Vermögenswerten um 12,5 % auf -0,7 Mio. EUR (2024: -0,8 Mio. EUR).

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ging um 0,5 % auf -19,8 Mio. Euro zurück (2024: -19,7 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (E-BITDA) stieg um 26,7 % auf 407,9 Mio. Euro (2024: 322,0 Mio. Euro).

Die Abschreibungen reduzierten sich - hauptsächlich aufgrund des konstanten Wachstum des Leasingvertragsbestands und dem damit verbundenen Leasingvermögen - um 5,2 % bzw. -16,7 Mio. Euro auf 307,6 Mio. Euro (2024: 324,3 Mio. Euro). In den Abschreibungen sind planmäßige Abschreibungen in Höhe von 338,1 Mio. Euro (2024: 271,7 Mio. Euro) sowie außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2,0 Mio. Euro (2024: 53,1 Mio. Euro) enthalten sowie Zuschreibungen in Höhe von 32,5 Mio. Euro (2024: 0,7 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 100,3 Mio. Euro um >100 % und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2024: -2,3 Mio. Euro).

Das Finanzergebnis sank im Berichtsjahr stark um 41,7 % auf -66,6 Mio. Euro (2024: -47,0 Mio. Euro). Die negative Entwicklung ist im Wesentlichen auf gestiegene Refinanzierungskosten zurückzuführen, die aus einem erhöhten Finanzierungsbedarf bei leicht gestiegenem Zinsniveau resultieren. Der höhere Finanzierungsbedarf ist dabei auf den deutlichen Anstieg des Leasingvertragsbestands zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 33,7 Mio. Euro und lag damit um >100 % deutlich über dem Vorjahreswert von -49,3 Mio. Euro. Diese Entwicklung ist im Vergleich zum Vorjahr auf deutlich gesunkene außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen zurückzuführen.

Die operative Umsatzrendite, errechnet als Quotient von EBT und operativem Umsatz, belief sich entsprechend auf 5,9 % (2024: -10,8 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag stiegen 2025 um 22,4 Mio. Euro auf 12,3 Mio. Euro (2024: -10,1 Mio. Euro).

## 5. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Allane Mobility Group lag zum 31. Dezember 2025 bei 2.797,4 Mio. Euro und damit 356,3 Mio. Euro bzw. 14,6 % über dem Wert zum 31. Dezember 2024 (2.441,1 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die sich gegenüber dem Vorjahr um 387,1 Mio. Euro auf 2.571,5 Mio. Euro erhöhten, (2024: 2.184,4 Mio. Euro; +17,7%), waren unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. So hat sich das Leasingvermögen im Stichtagsvergleich um 394,5 Mio. Euro bzw. 18,7 % auf 2.508,9 Mio. Euro und damit deutlich erhöht (2024: 2.114,4 Mio. Euro). Der Anteil des Leasingvermögens an den Gesamtkтива stieg damit auf 89,7 % (2024: 86,6%). Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich die immateriellen Vermögenswerte, das Sachanlagevermögen, die sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte sowie die latenten Ertragssteueransprüche. Das Sachanlagevermögen sank leicht um 2,5 Mio. Euro bzw. 6,4 % auf 36,5 Mio. Euro (2024: 39,0 Mio. Euro). Diese Entwicklung ist insbesondere auf die erworbenen Nutzungsrechte im Zusammenhang mit dem 2024 abgeschlossenen Mietvertrag für den im Juli 2025 in Betrieb genommenen Geschäftsstandort in Garching bei München, bei gleichzeitiger Kündigung des Geschäftsstandorts in Pullach, zurückzuführen. Die sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte sanken im Geschäftsjahr 2025 um 22,8 % auf 4,5 Mio. EUR (2024: 5,8 Mio. EUR). Die latenten Ertragssteueransprüche reduzierten sich 2025 um 0,6 Mio. Euro bzw. 28,6 % leicht auf 1,5 Mio. Euro (2024: 2,1 Mio. Euro).

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken im Stichtagsvergleich um -30,9 Mio. Euro bzw. -12,0 % auf 225,8 Mio. Euro (2024: 256,7 Mio. Euro). Dies resultierte hauptsächlich aus den gesunkenen Forderungen nahestehender Unternehmen die um -42,1 Mio. Euro bzw. -69,4% auf 18,6 Mio. Euro (2024: 60,7 Mio. Euro) sanken.

Die Ertragsteuerforderungen stiegen im Stichtagsvergleich um 0,5 Mio. Euro bzw. 22,7 % auf 2,7 Mio. Euro (2024: 2,2 Mio. Euro).

## Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Aktiva

in Mio. Euro	2025	2024
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		
Immaterielle Vermögenswerte	16,0	18,9
Leasingvermögen	2.508,9	2.114,4
Übrige	46,7	51,1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		
Vorräte	44,0	36,5
Liquide Mittel	22,9	8,1
Übrige	159,0	212,1
<b>Aktiva</b>	<b>2.797,4</b>	<b>2.441,1</b>

### 5.1 Eigenkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2025 belief sich das Eigenkapital der Allane Mobility Group auf 212,6 Mio. Euro. Der Anstieg um 24,2 Mio. Euro bzw. 12,8 % (2024: 188,4 Mio. Euro) resultiert insbesondere aus dem erwirtschafteten Konzernüberschuss. Die Eigenkapitalquote sank dennoch leicht von 7,7 % auf 7,6 %. Ursächlich hierfür war der überproportionale Anstieg der Bilanzsumme infolge des wachsenden Leasingvermögens, bedingt durch den zunehmenden Bestand an Leasingverträgen.

Das Grundkapital der Allane SE betrug zum Bilanzstichtag, unverändert zum Vorjahr, 20,6 Mio. Euro.

## Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Passiva

in Mio. Euro	2025	2024
Eigenkapital	212,6	188,4
<b>Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>		
Finanzverbindlichkeiten	1.726,0	1.656,0
Übrige	77,2	72,9
<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>		
Finanzverbindlichkeiten	574,1	316,8
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	23,6	11,1
Vertragsverbindlichkeiten	34,4	26,2
Übrige	149,4	169,7
<b>Passiva</b>	<b>2.797,4</b>	<b>2.441,1</b>

### 5.2 Fremdkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2025 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 1.803,2 Mio. Euro (2024: 1.728,9 Mio. Euro) aus, was einem Anstieg von 4,3 % im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht. Diese Entwicklung resultiert insbesondere aus einer Erhöhung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 70,0 Mio. Euro bzw. 4,2 % auf 1.726,0 Mio. Euro (2024: 1.656,0 Mio. Euro). Grund dafür war das Wachstum des Leasingvertragsvolumens, hauptsächlich im Geschäftssegment **Captive Leasing**, und der damit verbundene Anstieg des Finanzierungsbedarfs. Neben langfristigen Darlehen der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, wurde die Finanzierung durch ein Asset-Backed-Securities-Programm („ABS-Programm“) gesichert. Zur Diversifizierung der Refinanzierungsquellen hat die Allane Mobility Group zwei ABS-Programme aufgelegt, über die Leasingforderungen refinanziert werden. Das erste Programm verfügt über ein maximales Finanzierungsvolumen von bis zu 1.050 Mio. Euro. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2025 ein zweites ABS-Programm mit einem Volumen von 400 Mio. Euro abgeschlossen. Das Volumen des ersten ABS-Programms wurde vollständig in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2025 belief sich die Inanspruchnahme aus dem zweiten Programm auf 248,3 Mio. Euro.

Die revolving Darlehensaufnahme bei der Santander Consumer Bank AG erfolgt auf Basis eines auf unbestimmte Zeit geschlossenen „Credit Facility Agreements“, das im Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen wurde. Die Vereinbarung

beinhaltet eine „Change-of-Control“-Klausel, auf deren Basis die Darlehensgeberin berechtigt ist, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten beim Eintritt eines Kontrollwechsels unverzüglich fällig zu stellen. Dieses Recht wurde im Berichtsjahr 2025 und bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Geschäftsberichts nicht in Anspruch genommen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 781,6 Mio. Euro (2024: 523,8 Mio. Euro). Der Anstieg um 257,8 Mio. Euro bzw. 49,2% resultierte insbesondere aus einer Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen um 12,5 Mio. Euro bzw. >100% auf 23,6 Mio. Euro (2024: 11,1 Mio. Euro). Grund dafür waren zum Stichtag ausstehende Lieferanten- und Dienstleisterrechnungen sowie ein Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten um 12,2 Mio. Euro bzw. 20,8% auf 70,8 Mio. Euro (2024: 58,6 Mio. Euro). Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten stiegen um 257,3 Mio. Euro bzw. 81,2% auf 574,1 Mio. Euro (2024: 316,8 Mio. Euro), was insbesondere aus der Rückzahlung kurzfristiger Bankdarlehen resultiert. Die bestehenden bilateralen Kreditlinien gegenüber Drittbanken wurden zum 31. Dezember 2025 aufgrund der ausreichenden Liquiditätssituation nicht in Anspruch genommen (2024: 83 Mio. Euro). Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen sanken um -0,1 Mio. Euro bzw. -2,3% auf 4,3 Mio. Euro (2024: 4,4 Mio. Euro).

## 6. Finanzlage

### 6.1 Finanzmanagement und Finanzinstrumente

Das Finanzmanagement der Allane Mobility Group erfolgt zentral im Konzernbereich Finanzen und basiert auf internen Richtlinien, Risikovorgaben sowie einer monatlichen Konzernfinanzplanung. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören die Sicherung der Liquidität, die kostenorientierte und nachhaltige Finanzierung der Konzerngesellschaften, das Zinsrisikomanagement, das Bonitätsmanagement sowie die fristenkongruente Refinanzierung. Zudem erfolgen die operative Liquiditätssteuerung und das Cash Management zentral für alle Konzerngesellschaften.

Die Finanzierungsinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus Darlehen der Santander Consumer Bank AG, zwei ABS-Programmen sowie bilateralen Kreditlinien mit weiteren Banken zusammen.

Zum Ende des Jahres 2025 erfolgte die Finanzierung der Allane Mobility Group vor allem durch folgende Instrumente:

- Kurz- und langfristige Inanspruchnahme aus den ABS-Programmen mit einem maximalen Programmvolumen von 1.050 Mio. Euro im ersten Programm sowie 400 Mio. Euro im zweiten Programm. Das Volumen der ersten Transaktion wurde vollständig in Anspruch genommen; zum 31. Dezember 2025 belief sich die Inanspruchnahme aus dem zweiten Programm auf 248,3 Mio. Euro sowie
- kurz- und langfristige, marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen von Bankkreditlinien. Diese Bankkreditlinien waren zum 31. Dezember 2025 im Umfang von 160 Mio. Euro nicht in Anspruch genommen sowie
- Nachrangdarlehen in Höhe von 26 Mio. Euro, gewährt von der Mehrheitsgesellschafterin, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, vollständig in Anspruch genommen.

### 6.2 Liquiditätslage

#### Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2025	2024
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	-301,9	-773,0
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Investitionstätigkeit	-7,0	-6,9
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Finanzierungstätigkeit	324,4	782,1
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>15,5</b>	<b>2,2</b>

Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Netto-Umlaufvermögen errechnet sich ein Mittelabfluss aus Geschäftstätigkeit von 301,9 Mio. Euro (2024: Mittelabfluss von 773,0 Mio. Euro). Die Veränderung ist auf gesunkene Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 7,0 Mio. Euro (2024: Mittelabfluss von 6,9 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte.

Die Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Mittelzufluss von 324,4 Mio. Euro (2024: Mittelzufluss von 782,1 Mio. Euro).

In Summe der Cashflows ergab sich zum 31. Dezember 2025 eine zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands in Höhe von 15,5 Mio. Euro und damit ein höherer Anstieg als zum Vorjahresstichtags (2024: Anstieg um 2,2 Mio. Euro).

### 6.3 Investitionen

Die Allane Mobility Group steuerte im Geschäftsjahr 2025 Fahrzeuge in einem Gesamtwert von 926,6 Mio. Euro (2024: 1.243,36 Mio. Euro; -25,5%) in die Leasingflotte ein.

## 7. Segmentberichte

### 7.1 Geschäftsbereich Leasing

Der Geschäftsbereich Leasing umfasst die operativen Geschäftssegmente **Fleet Leasing** (Firmenkundenleasing), **Online Retail** (Privat- und Gewerbekundenleasing) sowie **Captive Leasing** (Privat- und Gewerbekunden für Hyundai Leasing und Kia Leasing).

Der Vertragsbestand des Geschäftsbereichs Leasing lag zum 31. Dezember 2025 bei 113.400 Verträgen und damit 19,9 % über dem Wert zum Vorjahresstichtag (2024: 94.600 Verträge).

Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete der Geschäftsbereich Leasing einen Gesamtumsatz von 835,4 Mio. Euro, was einem Anstieg um 15,7 % (2024: 722,1 Mio. Euro) entspricht. Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) stieg um 25,4 % auf 546,8 Mio. Euro (2024: 435,9 Mio. Euro). Die Leasingerlöse („Finanzrate“) erhöhten sich dabei um 30,6 % auf 418,8 Mio. Euro (2024: 320,7 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die hauptsächlich aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 11,1 % auf 128,0 Mio. Euro (2024: 115,2 Mio. Euro) zu. Die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen stiegen um 0,8 % auf 288,6 Mio. Euro (2024: 286,2 Mio. Euro). Dieser Anstieg resultiert hauptsächlich aus deutlich erhöhten Stückpreisen von durchschnittlich 16.312,57 EUR (2024: 14.410,60 EUR) bei einem gleichzeitig gesunkenen Absatzvolumen infolge einer nachlassenden Nachfrage nach Gebrauchtwagenfahrzeugen.

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände beliefen sich auf 363,4 Mio. Euro (2024: 333,4 Mio. Euro) und stellen damit die wesentliche Aufwandsposition dar. Davon entfallen 255,6 Mio. Euro (2024: 247,0 Mio. Euro) auf Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs Leasing erhöhte sich im Berichtsjahr um 25,4 % auf 397,2 Mio. Euro (2024: 316,7 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) stieg korrespondierend um >100 % auf 23,4 Mio. Euro (2024: -54,4 Mio. Euro). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die gesunkenen außerplanmäßigen Abschreibungen zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite des Geschäftsbereichs (EBT/operativer Geschäftsbereichsumsatz) belief sich damit auf 4,3 % (2024: -12,5 %).

#### Kennzahlen

##### Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	418,8	320,7	30,6
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	128,0	115,2	11,1
Verkaufserlöse	288,6	286,2	0,8
<b>Gesamterlöse</b>	<b>835,4</b>	<b>722,1</b>	<b>15,7</b>
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	397,2	316,7	25,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	90,0	-7,4	>100
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>23,4</b>	<b>-54,4</b>	<b>&gt;100</b>
Operative Umsatzrendite (%)	4,3	-12,5	+16,8 Pkt.

#### 7.1.1 Branchenentwicklung

Die deutsche Leasingwirtschaft, der zweitgrößte Leasingmarkt Europas, verzeichnete 2025 aufgrund der allgemeinen konjunkturellen Schwäche erneut einen leichten Rückgang, wengleich weniger stark als die Gesamtwirtschaft. Nach Angaben des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) sank die Zahl der neu abgeschlossenen, bilanzierten Verträge um rund 0,5 %. Während die Anzahl der Leasingverträge lediglich um 0,2 % zurückging, sank die Zahl der Neuverträge im Mietkauf um 6,1 %.

#### Quellen

BDL, BDL-RS 7-01-2026, Anlage, 22. Januar 2026.

### 7.1.2 Geschäftssegmententwicklung Fleet Leasing

Im Geschäftssegment **Fleet Leasing** sank die Vertragszahl um 4,5 % auf 30.000 Verträge (2024: 31.400 Verträge), was aus dem Auslaufen einiger Kundenverträge resultiert.

Im **Fleet Leasing** sank der Umsatz im Geschäftsjahr 2025 um -5,2% auf 324,0 Mio. Euro (2024: 341,8 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz ohne Fahrzeugverkäufe erhöhte sich um 6,8% auf 209,4 Mio. Euro (2024: 195,9 Mio. Euro). Mit einem Zuwachs von 11,1 % auf 142,1 Mio. Euro (2024: 127,9 Mio. Euro) stiegen insbesondere die Leasingerlöse, während die Erlöse aus Serviceleistungen um 1,0 % auf 67,3 Mio. Euro zunahmen (2024: 68,0 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse sanken um 21,5 % auf 114,6 Mio. Euro (2024: 145,9 Mio. Euro).

Die Kosten für Fuhrpark und Leasinggegenstände sanken im Geschäftsjahr 2025 entsprechend auf 148,2 Mio. Euro (2024: 173,0 Mio. Euro).

Gleichzeitig konnte das EBITDA des Geschäftssegments um 6,0 % auf 147,7 Mio. Euro (2024: 139,3 Mio. Euro) erhöht werden.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) stieg um 30,3 % auf 15,5 Mio. Euro (2024: 11,9 Mio. Euro), was hauptsächlich auf gesunkene planmäßige Abschreibungen infolge des gesunkenen Vertragsbestands zurückzuführen ist. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Umsatzrendite von 7,4 % wider (2024: 6,1 %).

#### Kennzahlen

##### Geschäftssegment Fleet Leasing

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	142,1	127,9	11,1
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	67,3	68,0	-1,0
Verkaufserlöse	114,6	145,9	-21,5
<b>Gesamterlöse</b>	<b>324,0</b>	<b>341,8</b>	<b>-5,2</b>
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	147,7	139,3	6,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	36,7	28,2	30,1
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>15,5</b>	<b>11,9</b>	<b>30,3</b>
Operative Umsatzrendite (%)	7,4	6,1	+1,3 Pkt.

#### Elektrifizierung der Kundenflotten im Fokus:

Die Elektromobilität hat im Geschäftsjahr 2025 weiter an Bedeutung gewonnen und sich zunehmend als relevanter Faktor bei der Transformation von Unternehmensflotten etabliert. In einem von regulatorischen Anforderungen, technologischem Fortschritt und veränderten Kundenbedürfnissen geprägten Marktumfeld konnte die Allane Mobility Group ihre Rolle als verlässlicher Partner für eine nachhaltige Neuausrichtung von Fuhrparks weiter ausbauen. Der Fokus lag dabei nicht ausschließlich auf der Umstellung der Flotten auf Elektrofahrzeuge, sondern auf integrierten Lösungen, die Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, betriebliche Prozesse sowie regulatorische Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Das „Competence Center New Mobility“ der Allane Mobility Group unterstützte Unternehmen entlang des gesamten Veränderungsprozesses. Die Leistungen reichten von der strategischen Konzeption über die Anpassung bestehender Regelwerke, insbesondere der Car Policy, bis zur operativen Umsetzung im Flottenalltag. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Beratung von Unternehmen mit komplexen Flottenstrukturen, bei denen wirtschaftliche, ökologische und operative Anforderungen miteinander in Einklang zu bringen waren.

Mit diesem Ansatz leistet die Allane SE einen Beitrag zur Reduzierung flottenbezogener Emissionen und unterstützt gleichzeitig den Aufbau strukturierter und zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte.

#### Kundenzufriedenheit:

Auch im Geschäftsjahr 2025 holte Allane Fleet Kundenfeedback zum bestehenden Dienstleistungsportfolio ein. Dabei wurde besonderer Wert auf eine zielgruppengerechte und kompakte Gestaltung der Befragung gelegt, um die Teilnahmebereitschaft zu erhöhen. Die gewählte Befragungsmethodik trug zu einer stabilen Rückmeldequote auf Kundenseite bei. Die Ergebnisse zeigten zudem eine deutliche Verbesserung der allgemeinen Zufriedenheit mit den angebotenen Dienstleistungen und Produkten.

### 7.1.3 Geschäftssegmententwicklung Online Retail

Im Geschäftsjahr 2025 verzeichnete das Geschäftssegment **Online Retail** einen leichten Anstieg des Vertragsbestandes um 2,9 % auf 24.900 Verträge (2024: 24.200 Verträge).

Der Umsatz ging indes um 7,4 % auf 226,4 Mio. Euro (2024: 244,5 Mio. Euro) zurück. Der operative Segmentumsatz ohne Verkaufserlöse verzeichnete einen leichten Anstieg in Höhe

von 1,0 % auf 114,8 Mio. Euro (2024: 113,6 Mio. Euro) und bewegte sich damit ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Leasingerlöse sanken leicht um 0,1 % auf 83,5 Mio. Euro (2024: 83,6 Mio. Euro). Die Serviceumsätze aus dem Geschäftssegment **Online Retail** stiegen um 4,4 % auf 31,3 Mio. Euro (2024: 30,0 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse sanken insgesamt um 14,7 % auf 111,7 Mio. Euro (2024: 130,9 Mio. Euro).

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände reduzierten sich im Geschäftsjahr 2025 auf 123,3 Mio. Euro (2024: 135,9 Mio. Euro).

Das EBITDA des Geschäftssegments sank um 1,7 % auf 81,3 Mio. Euro (2024: 82,7 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) verzeichnete mit einem Anstieg von >100 % auf 6,4 Mio. Euro (2024: -2,1 Mio. Euro) hingegen eine positive Entwicklung, was vor allem auf geringere Abschreibungen zurückzuführen ist. Dieses Ergebnis spiegelt sich auch in einem Anstieg der Umsatzrendite auf 5,6 % wider (2024: -1,8 %).

## Kennzahlen

### Geschäftssegment Online Retail

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	83,5	83,6	-0,1
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	31,3	30,0	4,4
Verkaufserlöse	111,7	130,9	-14,7
<b>Gesamterlöse</b>	<b>226,4</b>	<b>244,5</b>	<b>-7,4</b>
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	81,3	82,7	-1,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	24,7	12,0	>100
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>6,4</b>	<b>-2,1</b>	<b>&gt;100</b>
Operative Umsatzrendite (%)	5,6	-1,8	+7,4 Pkt.

### Nachhaltige Leistungssteigerung im Vertrieb:

Das Geschäftssegment Online hat seine Abschlussquote im Vertrieb im Berichtszeitraum deutlich gesteigert. Dazu hat maßgeblich das im Vorjahr neu eingeführte Provisionsmodell beigetragen, das sich als sehr wirksam erwiesen hat. Durch die leistungsbezogenen Anreize konnte eine spürbare Verbesserung der individuellen Vertriebsergebnisse über alle Vertriebsmitarbeitenden hinweg erreicht werden.

### Ausbau strategischer Handels- und Herstellerpartnerschaften:

Die Zusammenarbeit mit Handelspartnern und Herstellern wurde im Geschäftsjahr 2025 weiter ausgebaut. Insbesondere strategisch optimierte Orderprozesse trugen entscheidend dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens weiter zu stärken und ein breites, attraktives Angebotsportfolio sicherzustellen.

### Wechselnde Kampagnen fördern Bestellvolumen:

Über das gesamte Geschäftsjahr hinweg wurden Leasingangebote im Rahmen gezielter, wechselnder Kampagnen kommuniziert. Hervorzuheben ist hierbei die Kampagne „Black Leasing Friday“, die das höchste Bestellvolumen des Jahres verzeichnete.

### Markenentwicklung und Sichtbarkeit von allane.de:

Im Geschäftsjahr 2025 nahm Allane seine Tätigkeit als eigenständiger, markenübergreifender Mobilitätsanbieter auf. Nach einer intensiven Transformationsphase wurde die frühere Nutzung der Marke SIXT in sämtlicher Kommunikation vollständig beendet. Zur Steigerung der Markenbekanntheit von Allane lag der Schwerpunkt im ersten Quartal 2025 auf gezielten Online-Maßnahmen, während im zweiten und dritten Quartal insbesondere Offline-Aktivitäten im Vordergrund standen. Die Marke Allane hat ihre Online-Sichtbarkeit im Jahr 2025 signifikant erhöht, wobei der kontinuierlich steigende Traffic eine tragfähige Basis für die weitere Geschäftsentwicklung bietet.

### 7.1.4 Geschäftssegmententwicklung Captive Leasing

Der Vertragsbestand Geschäftssegment **Captive Leasing** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 50,0 % auf 58.500 (2024: 39.000). Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Produktangebots und den dadurch steigenden Kundenvertragsstamm zurückzuführen.

Im Jahr 2025 verzeichnete das Geschäftssegment **Captive Leasing** einen deutlichen Umsatzanstieg von >100 % auf 284,9 Mio. Euro (2024: 135,8 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Erlöse aus Fahrzeugverkäufen) stieg um 76,2 % auf 222,7 Mio. Euro (2024: 126,4 Mio. Euro). Dabei erhöhten sich die Leasingerlöse um 76,9 % auf 193,2 Mio. Euro (2024: 109,2 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus Serviceleistungen im Leasinggeschäft stiegen ebenfalls um 70,9 % auf 29,4 Mio. Euro (2024: 17,2 Mio. Euro). Auch die Verkaufserlöse stiegen um >100 % auf 62,3 Mio. Euro (2024: 9,4 Mio. Euro).

Die Aufwendungen für Leasinggegenstände und Fuhrpark stiegen auf 91,9 Mio. Euro (2024: 24,5 Mio. Euro).

Das EBITDA des Geschäftssegments verbesserte sich um 77,8 % auf 168,3 Mio. Euro (2024: 94,7 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) stieg hingegen um >100 % auf 1,6 Mio. Euro (2024: -64,2 Mio. Euro). Dies ist hauptsächlich auf gesunkene außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund einer Verbesserung des E-Mobilitätsmarktes zurückzuführen. Die Umsatzrendite lag entsprechend bei 0,7 % (2024: -50,8 %).

## Kennzahlen

### Geschäftssegment Captive Leasing

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	193,2	109,2	76,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	29,4	17,2	70,9
Verkaufserlöse	62,3	9,4	>100
<b>Gesamterlöse</b>	<b>284,9</b>	<b>135,8</b>	<b>&gt;100</b>
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	168,3	94,7	77,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	28,6	-47,7	>100
<b>Ergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>1,6</b>	<b>-64,2</b>	<b>&gt;100</b>
Operative Umsatzrendite (%)	0,7	-50,8	+51,5 Pkt.

### Starkes Wachstum:

Das Geschäftssegment **Captive Leasing** ist das jüngste der Allane Mobility Group. Nach der Pilot- und der Markteintrittsphase in den Jahren 2022 bzw. 2023 wurde das **Captive Leasing** im Geschäftsjahr 2024 stark ausgebaut und eine Zusammenarbeit mit nahezu allen Hyundai- und Kia-Händlern in Deutschland etabliert. Im Jahr 2025 hat sich das Geschäftssegment **Captive Leasing** im Vergleich zum Vorjahr leicht negativ entwickelt. Diese Entwicklung hängt eng mit dem deutschen Automobilmarkt zusammen. So konnte sich der Gesamtmarkt im Jahr 2025 leicht erholen und liegt etwa 1,4 % und damit leicht über dem Vorjahr. Die Importeure Hyundai Motor Deutschland GmbH und Kia Deutschland GmbH, die mit ihren Marken Hyundai und Kia die Grundlage für das Wachstum der Geschäftseinheit **Captive Leasing** bilden, haben jedoch im Jahr 2025 etwa 6,6% weniger Neufahrzeuge in Deutschland zugelassen.

### Kontinuierliche Weiterentwicklung:

**Captive Leasing** arbeitet unter den Namen „HYUNDAI Leasing“ und „KIA Leasing“ eng mit den angeschlossenen Hyundai- und Kia-Händlern zusammen. Das Kernstück der Zusammenarbeit bildet das von der Allane Mobility Group entwickelte Händlerportal „Allease“, mit dem Fahrzeuge konfiguriert, Kunden verwaltet, Leasingangebote erstellt und -verträge prozessiert werden. Seit Beginn der Geschäftstätigkeit des Segments **Captive Leasing** wird Allease kontinuierlich weiterentwickelt. Basierend auf kontinuierlich abgefragtem Kunden- und Händler-Feedback konnte das System auch im Geschäftsjahr 2025 erheblich optimiert werden, etwa im Hinblick auf eine papierlose Antragsstrecke inklusive digitaler Signatur.

### Gezielte Produkterweiterung:

Der Trend zur Nutzung von Leasingfahrzeugen anstelle des klassischen Fahrzeugkaufs setzte sich im Berichtszeitraum unverändert fort. Darüber hinaus waren Serviceprodukte als Bestandteil von Leasingverträgen, insbesondere für Gewerbekunden weiterhin von hoher Relevanz. Die Allane Mobility Group begegnet dieser Nachfrage unter anderem mit ihrem Geschäftssegment **Captive Leasing**. So wurde 2025 die Produktpalette durch die Einführung von Service-Produkten wie „Tankkarte“, „Reifen-Service“ und weiteren Produkten erheblich ausgebaut.

Unter dem Leitmotiv „Sorgenlos Fahren“ hat das Geschäftssegment **Captive Leasing** neuen Produkte eingeführt, die sich durch eine besonders einfache Handhabung auszeichnen – sowohl für den Hyundai- und Kia-Händler als auch für Endkunden: Die Produkte lassen sich mit nur einem Klick im Händlerportal Allease in den Leasingvertrag integrieren, wobei die Abrechnung über die monatlichen Leasingraten erfolgt. Damit bietet die Allane Mobility Group auch im Geschäftssegment **Captive Leasing** ein umfassendes Serviceangebot, das über das reine Leasing hinausgeht und ganzheitliche Full-Service-Lösungen für die Hyundai- und Kia-Händler in Deutschland bietet.

## 7.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Der Geschäftsbereich Flottenmanagement wird nicht weiter in Geschäftssegmente unterteilt und entspricht vollständig dem gleichnamigen Geschäftssegment **Flottenmanagement**.

### 7.2.1 Branchenentwicklung

Nach einem leichten Anstieg der Neuzulassungen im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr bleibt die Nachfrage nach professionellen Flottenmanagement-Dienstleistungen aus Sicht der Allane Mobility Group auf einem hohen Niveau. Unternehmen setzen verstärkt auf externe Spezialisten, um ihre Fahrzeugflotten effizient zu verwalten. So können sich Flottenmanager auf ihr Kerngeschäft fokussieren, Kosten- und Planungssicherheit erreichen und Zugriff auf spezialisiertes Know-how erlangen.

Laut Dataforce wurden 2025 in Deutschland rund 869.000 neue Pkw im „Relevanten Flottenmarkt“ (gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter) zugelassen. Das entspricht einem Rückgang von 5 % gegenüber dem Vorjahr. Nach den Rekordwerten der Neuzulassungen im „relevanten Flottenmarkt“ im Jahr 2023 wurden seit 2024 wieder mehr Privatfahrzeuge als Firmenwagen zugelassen. Das prozentual stärkste Wachstum wurde laut Dataforce bei Neuzulassungen von PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) mit 62% verzeichnet, gefolgt von BEVs (Battery Electric Vehicle) mit einem Anstieg von 43 %. Die Neuzulassungen von Verbrennern sanken um 11 % und entwickeln sich damit seit 2019 rückläufig.

Trotz eines weitgehend stabilen Flottenmarkts steigt die Komplexität im Flottenmanagement kontinuierlich – ein Trend, den die Allane Mobility Group als zentralen Treiber für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen identifiziert. Unternehmen stellen zunehmend höhere Anforderungen an Effizienz, Flexibilität und Transparenz ihrer Fuhrparks. Vor diesem Hintergrund gewinnen individuelle Beratungskonzepte und modulare Serviceangebote an Bedeutung. Zudem beschleunigt die fortschreitende Digitalisierung den Bedarf an intelligenten Schnittstellen für einen nahtlosen und sicheren Datenaustausch.

#### Quellen

Dataforce, Deutscher Automarkt 2025 im Strukturwandel, 9. Januar 2026.

### 7.2.2 Geschäftsentwicklung

Der Geschäftsbereich **Flottenmanagement** wird durch die Allane Mobility Consulting GmbH und weitere direkte und indirekte Tochtergesellschaften der Allane SE betrieben.

Der Vertragsbestand des Geschäftssegments lag zum 31. Dezember 2025 mit 43.400 Verträgen um 11,2% unter dem Wert zum Vorjahresstichtag (2024: 48.900 Verträge). Der leichte Rückgang ist im Wesentlichen auf den Weggang von Großkunden zurückzuführen.

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs lag im Berichtsjahr bei 28,8 Mio. Euro und damit um 14,3 % über dem Niveau des Vorjahres (2024: 25,2 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) stieg um 28,6% auf 27,9 Mio. Euro (2024: 21,7 Mio. Euro). Die Erlöse aus der Weitervermittlung bzw. dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen lag mit 0,8 Mio. Euro über dem Vorjahresniveau (2024: 3,5 Mio. Euro).

Die wesentlichen Aufwendungen entfallen auf Fuhrpark und Leasinggegenstände, deren Kosten im Berichtsjahr um 1,0 Mio. Euro auf 13,1 Mio. Euro gesunken sind (2024: 14,1 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (E-BITDA) des Geschäftsbereichs stieg 2025 um mehr als 98,1% auf 10,5 Mio. Euro an (2024: 5,3 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich ebenfalls um mehr als 100 % auf 10,1 Mio. Euro (2024: 5,0 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung profitierte von einem stärkeren Anstieg der Umsätze im Vergleich zu den Aufwendungen. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) lag damit bei 36,2 % (2024: 23,2%).

#### Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Flottenmanagementenerlöse	27,9	21,7	28,6
Verkaufserlöse	0,8	3,5	-77,1
<b>Gesamterlöse</b>	<b>28,8</b>	<b>25,2</b>	<b>14,3</b>
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	10,5	5,3	98,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	10,3	5,1	>100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	10,1	5,0	>100
Operative Umsatzrendite (%)	36,2	23,2	+13,0 Pkt.

#### Ausbau der Beratungsservices:

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Allane Mobility Consulting GmbH ihr Beratungsangebot im Flottenmanagement weiter geschärft und konsequent an den Anforderungen ihrer Kernkunden ausgerichtet. Ein zentrales Element war dabei die Weiterentwicklung des „360° Mobility Check“, der Unternehmen eine umfassende Analyse ihrer betrieblichen Mobilitätsstrukturen ermöglicht. Durch die vertiefte Methodik unterstützt das Format insbesondere Stammkunden noch gezielter bei der Identifikation von CO<sub>2</sub> Einsparpotenzialen,

der Optimierung der Mitarbeitendenmobilität und der nachhaltigen Reduzierung von Betriebskosten. Damit wurde das Beratungsangebot erneut substantiell erweitert und der Kundennutzen nachhaltig gestärkt.

**Stärkung der Nachhaltigkeitsleistung:**

Im September 2025 hat die Allane Mobility Group die EcoVadis Zertifizierung erfolgreich erneuert und ihren Gesamtscore weiter verbessert. Die aktualisierte Bewertung

dokumentiert messbare Fortschritte in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Unternehmensethik sowie nachhaltige Beschaffung. Mit dem verbesserten Ergebnis setzt die Allane Mobility Group ihr kontinuierliches Engagement fort, Nachhaltigkeitsstandards weiterzuentwickeln und deren Einhaltung auf Basis international anerkannter Bewertungsrahmen transparent nachzuweisen.

# A.3 – Personalbericht

## 1. Strategische Personalarbeit

Als Dienstleistungsunternehmen legt die Allane Mobility Group großen Wert auf die Zufriedenheit ihrer Mitarbeitenden und betrachtet die Personalarbeit als strategischen Erfolgsfaktor. Ihr ganzheitlicher Ansatz umfasst sowohl Auswahlverfahren zur gezielten Eignungsbewertung potenzieller Kandidaten als auch umfassende Aus- und Weiterbildungsprogramme zur fachlichen und persönlichen Entwicklung.

Neue Mitarbeitende bei der Allane Mobility Group durchlaufen einen individuell gestalteten Onboarding-Prozess, der sowohl eine fachliche als auch eine persönliche Einführung in die jeweilige Abteilung und das gesamte Unternehmen umfasst.

Während des Beschäftigungsverhältnisses fördert die Allane Mobility Group eine aktive Feedback-Kultur mit regelmäßigen wechselseitigen Bewertungen zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften. Instrumente wie Mitarbeitendenzufriedenheitsumfragen und 360-Grad-Feedbacks – die Selbsteinschätzungen mit Bewertungen von Vorgesetzten, Kolleginnen und Kollegen und Mitarbeitenden abgleichen – dienen als wertvolle Indikatoren für individuelle Entwicklungs- und Fördermaßnahmen. Darüber hinaus steht allen Mitarbeitenden eine digitale Schulungsplattform mit einer Vielzahl an Weiterbildungsseminaren zur Verfügung, aus denen in Abstimmung mit den Führungskräften passende Angebote ausgewählt werden können.

Ziel der Personalentwicklung ist es, die Mitarbeitenden zu befähigen, eigenverantwortlich zu handeln, die Produkte und Services der Allane Mobility Group an die sich wandelnden (Mobilitäts-)Bedürfnisse der Kunden anzupassen und aktiv zur Weiterentwicklung des Angebots beizutragen. Durch eine kontinuierliche, an individuelle Bedürfnisse und betriebliche Anforderungen angepasste Förderung sollen sie die notwendigen Fähigkeiten und Kompetenzen erlangen, um Innovationen voranzutreiben und die Zukunft des Unternehmens aktiv mitzugestalten.

Die Nachwuchsförderung, Mitarbeitendenentwicklung und Führungskräfteausbildung sind integrale Bestandteile des zentralen Personalmanagements der Allane Mobility Group.

## Förderprogramme

Die Allane Mobility Group bietet ihren Mitarbeitenden vielfältige nationale und internationale Karriereperspektiven sowie umfassende Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung. Ein zentraler Bestandteil der Führungskräfteentwicklung sind die Förderprogramme „Team Leader“ und „Supervisor“. Ziel dieser Programme ist es, Mitarbeitenden mit besonderem Entwicklungspotenzial zu identifizieren, strukturiert zu fördern und so künftige Leistungstragende und Führungskräfte systematisch auszubilden.

## 2. Zahl der Mitarbeitenden

Zahl der durchschnittlichen Beschäftigten nach Geschäftsbereich

	2025	2024	Veränderung in %
Leasing	600	628	-4,5
Flottenmanagement	70	75	-6,7
<b>Gesamt</b>	<b>670</b>	<b>703</b>	<b>-4,7</b>

Die Allane Mobility Group beschäftigte im Jahr 2025 durchschnittlich 670 Mitarbeitende (2024: 703 Beschäftigte). Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von rund 4,7%.

## 3. Grundzüge des Vergütungssystems

### 3.1 Allgemeine Vergütungspolitik der Allane Mobility Group

Der Vorstand der Allane SE ist für die angemessene Gestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeitenden verantwortlich und informiert den Aufsichtsrat regelmäßig über deren konkrete Umsetzung – unter freiwilliger Berücksichtigung der Anforderungen der Institutsvergütungsverordnung (InstitutsVergV). Die Verantwortung für die Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands liegt hingegen beim Aufsichtsrat der Allane SE. Die Kontrolleinheiten – insbesondere Interne Revision, Compliance, Personalwesen und

Risikomanagement –sind gemäß den Vorgaben der Instituts-VergV in die Gestaltung und Überwachung der Vergütungssysteme eingebunden.

Die Vergütungspolitik ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Allane Mobility Group. Sie hat das Ziel, qualifizierte Mitarbeitende zu gewinnen, die bestehende Belegschaft durch geeignete Anreize zu motivieren und langfristig an das Unternehmen zu binden. Darüber hinaus stellt die Vergütungspolitik die Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Vorgaben sicher. Dabei gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Die Vergütungspolitik leitet sich aus der Geschäfts- und Risikostrategie ab.
- Sie ist transparent und für Führungskräfte sowie Mitarbeitende nachvollziehbar.
- Sie enthält Maßnahmen zur Vermeidung von Interessenkonflikten.
- Sie unterstützt die künftige wirtschaftliche Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Allane Mobility Group.

### 3.2 Vergütungssystem der Mitarbeitenden

Die Allane Mobility Group ist nicht tarifgebunden.

Das nachfolgend beschriebene Vergütungssystem ist in seinen Bestandteilen über alle Geschäftsbereiche hinweg weitgehend einheitlich und wird daher als Ganzes dargestellt. Etwaige Abweichungen in Einzelfällen werden ausdrücklich gekennzeichnet.

Die Gesamtvergütung der Mitarbeitende setzt sich aus einer festen, erfolgsunabhängigen Grundvergütung, einer variablen Gehaltskomponente (Bonus oder Provision) sowie zusätzlichen Benefits (Nebenleistungen) zusammen. Dabei erhalten nicht alle Mitarbeitende eine variable Gehaltskomponente.

#### Erfolgsunabhängige Grundvergütung

Alle Mitarbeitende erhalten ein Jahresfestgehalt, das in zwölf gleichen monatlichen Raten nachträglich ausgezahlt wird (Grundvergütung). Die Höhe der erfolgsunabhängigen Vergütung richtet sich maßgeblich nach der ausgeübten Funktion, dem Aufgaben- und Verantwortungsumfang sowie den damit einhergehenden Entscheidungsbefugnissen.

#### Variable Vergütung

Neben der Grundvergütung erhält ein Teil der Mitarbeitende eine variable, auf Jahresbasis bemessene Vergütung, die von der Unternehmensleistung und/oder der individuellen Zielerreichung abhängt. Die Höhe des variablen Anteils richtet sich nach Funktion, Hierarchieebene und dem persönlichen Grad der Zielerreichung. Bei vollständiger Zielerreichung liegt das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung zwischen ca. 60:40 und ca. 95:5. Die individuellen Ziele sind aus den übergeordneten Unternehmenszielen abgeleitet und berücksichtigen stets die Zielsetzungen der jeweiligen Organisationseinheit. Die Auszahlung der variablen Vergütung erfolgt nach Abschluss des Geschäftsjahres, spätestens mit der Gehaltsauszahlung für den dritten Monat nach Geschäftsjahresende.

Abweichend davon wird die variable Vergütung (Provision) im Vertrieb monatlich (**Online Retail**) bzw. quartalsweise (**Fleet Leasing**) berechnet und nachträglich ausbezahlt. Im Geschäftssegment **Online Retail** kann das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung in Abhängigkeit des persönlichen Zielerreichungsgrades bis zu 1:2 erreichen. Die betroffenen Mitarbeitende erbringen ihre Vertriebsleistung innerhalb eines klar definierten Rahmens, ohne eigenständig über das Zustandekommen eines Vertrags zu entscheiden. Die finale Freigabe erfolgt durch das operative Kreditmanagement gemäß der geltenden Kompetenzordnung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das Handeln des Vertriebsteams den Vorgaben der Risikostrategie entspricht.

#### Benefits

Neben Grundvergütung und variabler Vergütung können Mitarbeitende der Allane Mobility Group folgende Nebenleistungen erhalten:

- Vermögenswirksame Leistungen,
- betriebliche Altersversorgung, angeboten über einen Partner,
- Firmenwagen und Tankkarte, abhängig von der jeweiligen Funktion,
- Mobiltelefon,
- PKW-Leasing sowie
- Fahrrad-Leasing.

Die Gestaltung der Vergütung und der Vergütungssysteme richtet sich nach den Vorgaben des §5 InstitutsVergV. Dabei sollen die bestehenden Strategien, das Geschäftsmodell, der organisatorische Aufbau und die Kompetenzregelungen in Kombination mit der Vergütungsstruktur sicherstellen, dass keine Anreize zum

Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken geschaffen werden und die Überwachungsfunktion der Kontrolleinheiten nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus besteht keine signifikante Abhängigkeit von variabler Vergütung. Im Falle der Beendigung einer Tätigkeit sind einzelvertraglich keine Ansprüche auf Leistungen festgelegt, die selbst bei negativen individuellen Erfolgsbeiträgen der Höhe nach unverändert bleiben. Es wurde insbesondere darauf geachtet, dass die variable Vergütung der Mitarbeitende in den Kontrolleinheiten nicht mit der Vergütung der von ihnen

kontrollierten Abteilungen und Organisationseinheiten übereinstimmt, um potenzielle Interessenkonflikte zu vermeiden.

Darüber hinaus werden die Anforderungen gemäß § 10 InstitutsVergV erfüllt. Bei der Gestaltung der Vergütung für Mitarbeitende in den Kontrolleinheiten ist sichergestellt, dass der Schwerpunkt gemäß § 9 Absatz 2 InstitutsVergV auf der fixen Vergütung liegt.

### 3.3 Vergütungssystem des Vorstands

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für das Geschäftsjahr 2024 auf individueller Basis wie folgt festgelegt. Die Bezüge ehemaliger Vorstände werden im Konzernanhang unter „Sonstigen Angaben“ dargestellt.

#### Bezüge

in EUR	Eckart Klumpp		Álvaro Hernández	
	2025 Ist	2024 Ist	2025 Ist	2024 Ist
Grundvergütung	520.000	520.000	300.000	300.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	168.201	161.395	101.877	101.207
<b>Summe fixe Vergütung</b>	<b>688.201</b>	<b>681.395</b>	<b>401.877</b>	<b>401.207</b>
Mehrfährige variable Vergütung	182.000	191.100	120.000	125.700
<b>Summe Gesamtvergütung</b>	<b>870.201</b>	<b>872.495</b>	<b>521.877</b>	<b>526.907</b>

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Allane SE wird vom Aufsichtsrat festgelegt und orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) berücksichtigt, denen im Wesentlichen gefolgt wird. Etwaige Abweichungen sind in der Entsprechenserklärung auf der Website [ir.allane-mobility-group.com](http://ir.allane-mobility-group.com) einsehbar. Die Struktur des Vergütungssystems wird regelmäßig auf seine Angemessenheit überprüft, um zu gewährleisten, dass die Vergütung in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Aufgaben und Leistungen des Vorstands steht.

Die Gesamtvergütung des Vorstands besteht aus einer fixen Grundvergütung und einer variablen Gehaltskomponente (Tantieme). Die Höhe der Tantieme wird vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr auf Basis individueller Zielerreichungen und des Unternehmensratings (MBODs) festgelegt. Die Auszahlung erfolgt gemäß den aktuellen Vergütungsgrundsätzen der Gesellschaft.

Aufgrund der Übernahme der Anteils- und Stimmrechtsmehrheit an der Allane SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH unterliegt die Gesellschaft besonderen bankaufsichtsrechtlichen Vorschriften.

Als sogenannte Risikoträger im Sinne der §§ 19 bis 22 in Verbindung mit § 27 InstitutsVergV unterliegt insbesondere die variable Vergütung der Vorstände speziellen Regelungen. Dies bedeutet, dass 40 % der variablen Vergütung unter bestimmten Umständen über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden müssen. Dabei handelt es sich um potenziell anfallende Deferral-Komponenten der variablen Vergütung.

Unter bestimmten Umständen kann die Auszahlung von 70 % der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu vier Jahren erfolgen.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Vorstands – wie auch andere Führungskräfte der Allane Mobility Group –

Zusatzleistungen (Benefits) wie Dienstwagen, Tankkarte, Mobiltelefon und Beiträge zur Unfallversicherung. Zudem besteht für die Vorstandsmitglieder eine D&O-Versicherung. Versorgungszusagen sind für die Mitglieder des Vorstands nicht vorgesehen.

### **3.4 Vergütungssystem des Aufsichtsrats**

Die Bezüge des Aufsichtsrats sind in der Satzung der Allane SE festgelegt und bestehen ausschließlich aus einem festen, erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteil. Erfolgsabhängige variable Vergütungsbestandteile sind nicht vorgesehen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten satzungsgemäß eine feste Vergütung in Höhe von 40.000 Euro pro Geschäftsjahr, während die oder der Vorsitzende Anspruch auf 50.000 Euro hat. Wird das Amt als Mitglied und/oder Vorsitzende(r) des Aufsichtsrats nicht für die gesamte Dauer eines Geschäftsjahres ausgeübt, erfolgt die Vergütung anteilig entsprechend der tatsächlichen Amtsdauer. Die Vergütung ist jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zur Zahlung fällig.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats Ersatz für ihre Auslagen sowie die auf Vergütung und Auslagen anfallende Umsatzsteuer. Zudem besteht für sie eine D&O-Versicherung. Versorgungszusagen sind nicht vorgesehen.

Die mit der derzeitigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats haben auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

## A.4 – Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB

### Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiegattungen

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 2025 beträgt insgesamt 20.611.593,00 Euro und ist in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien eingeteilt. Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 1,00 Euro je Aktie. Die Aktien sind voll eingezahlt. Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich im Einzelnen aus den Regelungen des AktG, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG.

### Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffen

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme und ist maßgebend für den Anteil der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft. Hiervon ausgenommen sind etwaige von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen. In den Fällen des §136 AktG ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Nach der Satzung der Gesellschaft bestehen keine Beschränkungen des Stimmrechts. Auch die Übertragung von Aktien unterliegt nach der Satzung der Gesellschaft keinen Einschränkungen. Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, die auf eine Beschränkung des Stimmrechts oder der Übertragung von Aktien abzielen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

### Beteiligungen an der Allane SE

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Deutschland, ist nach wie vor gemäß der im Rahmen der Übernahme veröffentlichten Stimmrechtsmitteilung vom 16. Juli 2020 mit 18.976.123 stimmberechtigten Stammaktien am gezeichneten Kapital der Gesellschaft beteiligt. Diese Aktien gewähren 92,07% der Stimmen. Weitere direkte oder indirekte Beteiligungen, die zum 31. Dezember 2025 einen Anteil von 10% der Stimmrechte überschreiten, sind daher nicht gegeben.

### Aktien mit Sonderrechten

Zum 31. Dezember 2025 waren keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, vorhanden.

### Beteiligung von Arbeitnehmern und deren Kontrollrechte

Beteiligungen von Arbeitnehmern am Kapital der Gesellschaft, bei denen die Kontrollrechte der Arbeitnehmer nicht unmittelbar ausgeübt werden, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

### Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Allane SE hat ein dualistisches Leitungssystem, bestehend aus einem Leitungsorgan (Vorstand) und einem Aufsichtsorgan (Aufsichtsrat). Die gesetzlichen Vorschriften und Bedingungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands sind in Artikel 39 Absatz 2 Satz 1 SE-Verordnung (SE-VO), Artikel 46 SE-VO, § 16 SE-Ausführungsgesetz (SEAG), Artikel 9 Absatz 1 lit. c) (ii) SE-VO, §§ 84, 85 AktG und § 7 der Satzung niedergelegt.

Danach besteht der Vorstand aus einer oder mehreren Personen. Die Zahl der Mitglieder des Vorstands bestimmt dabei der Aufsichtsrat, der auch einen Vorsitzenden oder einen Sprecher sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Sprecher des Vorstands ernennen kann. Für die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands gelten im Übrigen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 84 und 85 AktG.

Eine Änderung der Satzung der Allane SE beschließt die Hauptversammlung. Abweichend hiervon kann der Aufsichtsrat jedoch gemäß §16 der Satzung der Gesellschaft Änderungen der Satzung beschließen, die nur deren Fassung betreffen. Satzungsändernde Beschlüsse der Hauptversammlung bedürfen von Gesetzes wegen einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (Artikel 59 Absatz 1 SE-VO, §179 Absatz 2 Satz 1 AktG).

Gesetzlich ist jedoch die Möglichkeit eingeräumt, dass die Satzung eine geringere Mehrheit vorsieht, sofern mindestens die Hälfte des gezeichneten Kapitals vertreten ist. Diese Möglichkeit gilt allerdings nicht für die Änderung des Gegenstands des Unternehmens, die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft in einen anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union sowie für Fälle, für die eine höhere Kapitalmehrheit gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist (Artikel 59 Absatz 2 SE-VO, §51 SEAG).

Von der Möglichkeit einer abweichenden Regelung der Mehrheitserfordernisse hat die Allane SE durch eine bei börsennotierten Gesellschaften übliche Satzungsbestimmung Gebrauch gemacht. Gemäß §20 Absatz 2 der Satzung werden Beschlüsse der Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen gefasst, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas anderes bestimmen. Nach §20 Absatz 3 der Satzung bedürfen Satzungsänderungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften eine andere Mehrheit vorschreiben, der einfachen Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, wenn mindestens die Hälfte des stimmberechtigten Grundkapitals vertreten ist.

### **Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben und zurückzukaufen**

#### **Bedingtes Kapital**

Das Grundkapital der Gesellschaft ist gemäß §4 Absatz 4 der Satzung durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 um insgesamt bis zu 4.122.318,00 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2016). Das Bedingte Kapital 2016

dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

Des Weiteren ist das Grundkapital der Gesellschaft gemäß §4 Absatz 5 der Satzung durch Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Juni 2017 um insgesamt bis zu 1.000.000,00 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2017). Das Bedingte Kapital 2017 dient der Bedienung des Aktienoptionsprogramms 2017 und wird nur in dem Maße genutzt, wie Bezugsrechte gemäß dem Aktienoptionsprogramm 2017 ausgegeben werden und die Inhaber dieser Bezugsrechte von ihrem Ausübungsrecht Gebrauch machen. Die Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

#### **Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**

Die Gesellschaft hat keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.

# A.5 – Prognosebericht

## 1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht in seinem Ausblick vom Januar 2026 für das Gesamtjahr – wie für die beiden Vorjahre – von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 3,3 % aus. Diese Erwartung stellt eine leichte Aufwärtskorrektur gegenüber der im Oktober 2025 veröffentlichten Prognose dar.

Zugleich betont der IWF, dass die Risiken für die weltwirtschaftliche Entwicklung weiterhin überwiegend abwärtsgerichtet sind. Eine erneute Verschärfung geopolitischer Spannungen oder ein Wiederaufflammen von Handelskonflikten könnten die globale Konjunktur merklich beeinträchtigen. Insbesondere zusätzliche Zölle oder weitergehende Handelsbeschränkungen – etwa bei strategisch bedeutsamen Vorleistungen wie Halbleitern oder seltenen Erden – bergen das Risiko erneuter Störungen internationaler Lieferketten und steigender Produktionskosten.

Für den Euroraum erwartet der IWF im Jahr 2026 ein stabiles BIP-Wachstum von 1,3 % (2025: 1,4 %). Die Prognose blieb gegenüber Oktober 2025 weitgehend unverändert, wobei die gedämpfte Wachstumsrate auf ungelöste strukturelle Probleme zurückzuführen ist. Die Auswirkungen der geplanten Erhöhung der Verteidigungsausgaben dürften sich erst in den Folgejahren bemerkbar machen, da die Zielvorgaben bis 2035 schrittweise erreicht werden sollen.

Für Deutschland erwartet der IWF ein Wachstum von 1,1%, nachdem das BIP im Jahr 2025 um 0,2 % gestiegen war. Unterstützt werden dürfte diese Entwicklung durch eine kurzfristig expansiv ausgerichtete Fiskalpolitik.

Das Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom Dezember 2025 mit einem Wachstum des globalen BIP von 3,1 % im Jahr 2026 und hebt damit seine Prognose gegenüber dem Herbst 2025 um 0,3 Prozentpunkte an. Ausschlaggebend hierfür ist die im Jahr 2025 insgesamt robuste Entwicklung der Weltwirtschaft. Trotz anhaltender Handelskonflikte und der damit verbundenen Unsicherheiten verlor die globale Produktion nur leicht an Dynamik, während der Welthandel deutlich zulegen konnte. Zusätzliche Impulse für Handel und Investitionen gingen dabei insbesondere vom anhaltenden Boom der KI-Technologie aus.

Für das Jahr 2026 dürften zudem unterstützende geld- und fiskalpolitische Rahmenbedingungen wirken. In den Vereinigten Staaten wird eine weitere Lockerung der Geldpolitik erwartet, während die Leitzinsen im Euroraum voraussichtlich auf dem aktuellen Niveau verbleiben. Gleichzeitig gehen von der Finanzpolitik insgesamt expansive Impulse aus, nicht zuletzt aufgrund deutlich steigender Rüstungsausgaben in vielen Ländern infolge veränderter geopolitischer Rahmenbedingungen.

Dieser Entwicklung stehen zunehmende dämpfende Effekte der US-Zollpolitik gegenüber, zumal sich abzeichnet, dass die erhöhten Zölle dauerhaft Bestand haben werden. Vor diesem Hintergrund rechnet das IfW für 2026 zwar mit einer leichten Abschwächung der weltwirtschaftlichen Expansion, insgesamt jedoch weiterhin mit einem soliden Wachstum, was die Anhebung der Prognose gegenüber dem Herbst 2025 erklärt.

Für den Euroraum erwartet das IfW ein Wirtschaftswachstum von 1,2 % im Jahr 2026 (2025: +1,5 %). Die wirtschaftliche Expansion dürfte sich damit in moderatem Tempo fortsetzen. Während der Dienstleistungssektor eine aufwärtsgerichtete Entwicklung zeigt und die anhaltende Schwäche im verarbeitenden Gewerbe kompensiert, deuten Stimmungsindikatoren auf eine leichte Belebung der Konjunktur hin.

Gestützt wird das Wachstum durch steigende reale Einkommen und einen erwarteten Rückgang der weiterhin über dem Vorkrisenniveau liegenden Sparquote. Zudem dürfte die Investitionstätigkeit, insbesondere bei Ausrüstungsinvestitionen, durch fiskalische Impulse aus Deutschland sowie durch eine verstärkte Nutzung der Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität (RRF) des Next-Generation-EU-Programms unterstützt werden.

Dämpfend wirken hingegen der weiterhin schwache Wohnungsbau sowie begrenzte Impulse aus dem Außenhandel infolge der Euro-Aufwertung, der US-Zollpolitik und der insgesamt nur mäßigen Dynamik der Weltkonjunktur. Insgesamt dürften von der Finanzpolitik jedoch leicht expansive Impulse ausgehen.

Für Deutschland erwartet das IfW ein leichtes Wachstum des BIP von 1,0 % im Jahr 2026. Damit wurde die Prognose vom Herbst 2025 um 0,3 Prozentpunkte gesenkt. Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt dabei von einer insgesamt

schwachen Grunddynamik geprägt. Zwar setzen ab 2026 expansive fiskalpolitische Impulse Akzente, jedoch kaschieren diese gemeinsam mit kalendarischen Effekten weiterhin ungünstige strukturelle Rahmenbedingungen. Insbesondere im Verarbeitenden Gewerbe deutet die niedrige Kapazitätsauslastung auf eine nachlassende Wettbewerbsfähigkeit hin, während von Investitionen und Exporten nur begrenzte Wachstumsimpulse ausgehen.

Der Arbeitsmarkt in Deutschland dürfte sich im Jahr 2026 nur langsam erholen. Größere Beschäftigungszuwächse bleiben angesichts der weiterhin schwachen konjunkturellen Grunddynamik sowie struktureller Hemmnisse begrenzt. Entsprechend dürfte die Arbeitslosenquote ausgehend von 6,3 % im Jahr 2025 im Jahr 2026 lediglich auf 6,2 % zurückgehen und erst 2027 weiter auf 5,9 % sinken. Der demografisch bedingte Mangel an Arbeitskräften wirkt dabei zunehmend dämpfend auf das Beschäftigungswachstum.

#### Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, April 2025;  
IfW, Kieler Konjunkturberichte, Weltwirtschaft im Frühjahr 2025, Nr. 121, März 2025;  
IfW, Kieler Konjunkturberichte, Deutsche Wirtschaft im Frühjahr 2025, Nr. 122, März 2025.

## 2. Voraussichtliche Branchenentwicklung

Für das Jahr 2026 prognostiziert der Bundesverband Deutscher Leasingunternehmen (BDL) eine weiterhin verhaltene Entwicklung der deutschen Leasingbranche. So wird zwar eine leichte konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet, diese dürfte jedoch maßgeblich durch staatliche Investitionsprogramme und eine expansive Fiskalpolitik getragen sein. Die zugrunde liegende wirtschaftliche Dynamik bleibt hingegen verhalten, da vom Außenhandel nur geringe Impulse ausgehen und auch die private Investitionstätigkeit lediglich eingeschränkt anzieht.

Für die Leasingbranche bedeutet diese Struktur des Aufschwungs nur bedingt einen zuversichtlichen Ausblick. Da das Wachstum in erster Linie staatlich induziert ist und die Ausrüstungsinvestitionen der Unternehmen voraussichtlich nur moderat zunehmen, dürften zentrale Kundengruppen weiterhin zurückhaltend agieren. Entsprechend ist auch im Leasinggeschäft mit einer insgesamt verhaltenen Entwicklung zu rechnen.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet, dass der Pkw-Weltmarkt stabil bleiben wird, nachdem er im

Jahr 2025 um 3,0 % gewachsen war. Damit würde das Gesamtvolumen im laufenden Jahr bei 81,2 Mio. Einheiten liegen. Laut der Prognose des VDA dürfte das Marktvolumen in Europa und China um 2 % bzw. 1 % wachsen, während für die USA ein Rückgang von 4 % erwartet wird.

Für den deutschen Markt prognostiziert der VDA ein Wachstum von 2,0 % auf 2,9 Mio. Pkw. Dabei dürften die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen erneut deutlich steigen. Der VDA erwartet einen Zuwachs von 17 % auf ca. 1.005.000 Einheiten. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sollen dabei um etwa 30 % zulegen, während die Neuzulassungen von Plug-in-Hybriden (PHEV) hingegen um 10 % zurückgehen dürften. Laut VDA setzt die Prognose voraus, dass die von der Bundesregierung geplanten Förderprogramme für Elektrofahrzeuge zügig und mit klaren Kriterien umgesetzt werden; andernfalls könnten viele Käufer ihre Kaufentscheidung hinauszögern und die Dynamik im E-Mobilitätsmarkt abflachen.

Unabhängig von der aktuellen Prognose können regulatorische Vorgaben im Zusammenhang mit den europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten sowie dem ab 2035 vorgesehenen Auslaufen der Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor Investitions- und Kaufentscheidungen beeinflussen. Veränderungen oder Anpassungen dieser Rahmenbedingungen können zu temporären Unsicherheiten im Markt führen.

Für die Pkw-Produktion in Deutschland prognostiziert der VDA aufgrund einer verhaltenen Investitionsneigung der Branche einen Rückgang von 1 % auf 4,1 Mio. Einheiten. Laut einer VDA-Umfrage planen 72 % der befragten Unternehmen, Investitionen in Deutschland zu verschieben, zu verlagern oder ganz zu streichen. Als wesentliche Gründe werden insbesondere unzureichende Standortbedingungen und mangelnde Planungssicherheit genannt.

Bei der Auslandsproduktion deutscher Hersteller erwartet der VDA für 2026 indes ein Wachstum von 1,0 % auf 9,2 Mio. Pkw. Im Bereich der inländischen Produktion von Elektro-Pkw erwarten die Experten für 2026 eine anhaltend positive Entwicklung. So rechnet der VDA mit einem Zuwachs von 6 %, wobei die Produktion von BEV um 10 % zunehmen dürfte, während für die Antriebsart PHEV ein Rückgang von 6 % erwartet wird.

Anbieter von Fuhrparkmanagement-Dienstleistungen könnten nach Einschätzung der Allane Mobility Group auch unter angespannten gesamtwirtschaftlichen

Rahmenbedingungen eine gute Nachfrage verzeichnen, da Unternehmen insbesondere in diesen Situationen darauf angewiesen sind, ihren internen Aufwand und ihre Gesamtbetriebskosten des Fuhrparks zu senken. Durch das Outsourcing des Flottenmanagements profitieren sie von der Expertise der Dienstleister in Einkauf und Fahrzeugvermarktung sowie deren Wartungs- und Reparaturnetzwerken, während sie Personalressourcen schonen und sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

#### Quellen

BDL, BDL-RS 7-01-2026, Anlage, 22. Januar 2026;  
VDA, Presse-Material zur VDA-Jahres-PK 2026, 10. Februar 2026;  
VDA, Pressemitteilung, Pkw-Neuzulassungen in Deutschland steigen leicht – Elektromobilität bleibt Wachstumstreiber, 8. Dezember 2025;  
VDA, Pressemitteilung, Standort und Arbeitsplätze unter Druck: Reformen in Brüssel und Berlin überfällig, 10. Februar 2026.

### 3. Voraussichtliche allgemeine Entwicklung

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, ihre Position als Anbieter von digitalen Leasinglösungen im Neuwagensegment weiter zu stärken und sich 2026 noch klarer als Spezialist im Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten zu positionieren. Gleichzeitig treibt das Unternehmen den Ausbau des Captive-Leasing-Geschäfts – insbesondere im Rahmen der Kooperationen mit Hyundai und Kia – aktiv voran, um diesen strategisch wichtigen Wachstumstreiber weiterzuentwickeln und seine Marktposition nachhaltig zu festigen.

Das Strategieprogramm der Allane Mobility Group – *FAST LANE 27* – dient weiterhin als solide Basis, um die Position als markenübergreifender Anbieter umfassender Mobilitätslösungen in den Kernmärkten Deutschland, Frankreich und Österreich weiter auszubauen. Übergeordnetes Ziel ist es, den sich verändernden Kundenbedürfnissen zu entsprechen und profitabel zu wachsen.

In den vergangenen Geschäftsjahren wurden hierzu Maßnahmen umgesetzt – darunter die Optimierung der digitalen Leasingplattformen, der Ausbau strategischer Partnerschaften sowie die Weiterentwicklung des Produktportfolios. Im Geschäftsjahr 2026 sollen diese Schritte konsequent fortgeführt und durch weitere ergebnisorientierte Initiativen ergänzt werden.

So plant die Allane Mobility Group unter anderem, ihr Angebot weiter auszubauen und dabei zentrale Markttrends wie Gebrauchtwagenleasing, Elektromobilität sowie modulare Services verstärkt zu berücksichtigen. Gleichzeitig sollen

Innovationen und Kooperationen weiter an Bedeutung gewinnen, unter anderem durch die Weiterentwicklung der Online-Plattformen und den Ausbau datenbasierter Services im Flottenmanagement.

Das Segment **Captive Leasing** entwickelt sich weiterhin dynamisch. Es wurde im Rahmen der Kooperationen mit Hyundai und Kia unter den Marken „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“ etabliert und soll künftig durch die geplante Ausweitung des Vertriebs des Leasingneugeschäfts zusätzlich gestützt werden. Dadurch wird ein weiter steigender Anteil dieser beiden Marken am Konzernvertragsbestand erwartet.

Zudem sollen Maßnahmen zur Prozess- und Kostenoptimierung die Produktivität steigern und sich positiv auf die Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken. Ziel ist es, interne Abläufe durch weitere Digitalisierung und Automatisierung der Geschäftsprozesse noch effizienter zu gestalten. Zusätzlich werden weitere Maßnahmen zur Optimierung der Kostenstruktur implementiert, indem Synergien zwischen den Geschäftsbereichen und ihren Segmenten noch gezielter genutzt werden.

Weitere Wachstumschancen und Synergiepotenziale könnten sich aus der Zusammenarbeit mit der Mehrheitseigentümerin der Allane SE, der Hyundai Capital Bank Europe (HCBE), ergeben. Dazu zählen insbesondere eine engere Verzahnung im Captive-Leasing-Geschäft, die Nutzung gemeinsamer Vertriebsstrukturen sowie die verstärkte Integration von Finanzierungs- und Leasinglösungen in das Ökosystem der Markenpartner.

Die Allane Mobility Group rechnet damit, dass sich die Elektromobilität im Jahr 2026 dynamisch weiterentwickeln wird. Nach einer Phase stagnierender batterieelektrischer Neuzulassungen in Deutschland infolge des Wegfalls staatlicher Förderungen wird mittelfristig wieder Wachstum erwartet, getrieben durch strengere CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Hersteller, steigende Nachhaltigkeitsambitionen von Unternehmen sowie ein breiteres Angebot wettbewerbsfähiger batterieelektrischer Modelle. Insbesondere Flottenkunden erhöhen den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge kontinuierlich, um den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck ihrer Firmenflotten zu reduzieren. Einige Unternehmen gehen noch weiter und planen, ihre Flotten bis 2030 vollständig auf batterieelektrische Fahrzeuge umzustellen.

Für die Allane Schweiz AG wurde beschlossen das Geschäft künftig als Bestandsportfolio zu führen.

### 3.1 Geschäftsbereich Leasing

#### 3.1.1 Fleet Leasing

Im Fleet Leasing agiert die Allane Mobility Group in einem wettbewerbsintensiven Markt, der in Deutschland vor allem von großen herstellerabhängigen Leasinggesellschaften dominiert wird. Daher liegt der Fokus im Großkundensegment darauf, die langjährigen Kundenbeziehungen zu festigen und Bestandskunden durch individuelle Lösungen und eine konstant hohe Servicequalität zu binden.

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, das proaktive Vertragsmonitoring im Geschäftsjahr 2026 fortzuführen und Laufzeit- und Laufleistungsänderungen für Flottenkunden zu optimieren und flexibler zu gestalten.

Das Fleet Leasing, das seit 2023 unter der Marke „Allane Fleet“ auftritt, wird den Bereich der E-Mobilität mittelfristig weiter in den Fokus rücken. Dafür hat die Allane Mobility Group im Fleet Leasing schrittweise sein etabliertes Kompetenzzentrum für den Bereich E-Mobilität aufgebaut, in dem Kunden sowohl gezielt Produkte als auch umfassende Beratungsleistungen angeboten werden. Durch weitere Verschärfungen der CO<sub>2</sub>-Regulatorik besteht in der Transformation zur E-Mobilität weiterhin Beratungsbedarf.

#### 3.1.2 Online Retail

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel, den Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden konsequent auszubauen. Im Geschäftsjahr 2026 liegt der Fokus auf der weiteren Stärkung der Marktpräsenz und Sichtbarkeit der Plattform „allane.de“. Durch gezielte Marketingkampagnen und den Ausbau strategischer Partnerschaften sollen zusätzliche Marktanteile gewonnen werden.

Ein zentraler Schwerpunkt liegt auf der Erweiterung des Produktportfolios im Bereich Elektromobilität. Das Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen wird ausgeweitet und um neue Hersteller ergänzt. Besonders die Integration zusätzlicher Marken wie Leapmotor soll die Attraktivität des Portfolios erhöhen und neue Kundensegmente ansprechen.

Auch der Ausbau des Serviceangebots im Online-Retail-Bereich steht im Fokus. Die Plattform „allane.de“ wird kontinuierlich optimiert, um die User Experience weiter zu

verbessern und Prozesse rund um Bestellung, Auslieferung und Rücknahme noch nutzerfreundlicher zu gestalten.

Ergänzend dazu treibt die Allane Mobility Group die Weiterentwicklung ihrer IT-Systeme voran, um digitale Abläufe effizienter zu verzahnen und die technologische Basis für weiteres Wachstum zu stärken.

#### 3.1.3 Captive Leasing

Die Entwicklung des Geschäftssegments **Captive Leasing** hängt eng mit dem Absatz der Hyundai- und Kia- Fahrzeuge im deutschen Markt zusammen.

Hyundai und Kia fokussierten sich im Jahr 2026 im deutschen Markt auf eine starke Modelloffensive: Mit dem jüngst eingeführten Hyundai INSTER und dem in der Einführungsphase befindlichen Kia EV2 zeichnete sich eine klare Elektro-Offensive im Einstiegssegment ab, einem Marktsegment, das aktuell stark wächst.

Zudem werden die Bestseller beider Marken modernisiert: So führt Kia mit dem Kia K4 eine Nachfolger-Generation des erfolgreichen Kia Ceed ein. Hyundai plant im dritten Quartal des Jahres die Einführung einer neuen Generation des Erfolgsmodells Tucson. Beide Marken streben an, ihre Marktanteile mit einer breiten Palette an Fahrzeugmodelle und Antriebsarten deutlich auszubauen.

Darüber hinaus kommt dem eigens für **Captive Leasing** entwickelten Händlerportals „Allease“ eine hohe Bedeutung für die zukünftige Geschäftsentwicklung zu. „Allease“ wurde im vergangenen Jahr erheblich weiterentwickelt und erfüllt die Anforderungen des Hyundai- und Kia- Handels insbesondere im Hinblick auf Produktauswahl, Systemgeschwindigkeit und User Experience.

Allane **Captive Leasing** ist gut positioniert für die Vermarktung aktueller und zukünftiger Modelle von Hyundai Motor Deutschland und Kia Deutschland. Grundlage hierfür ist das bestehende Netzwerk angeschlossener Hyundai- und Kia-Partner. Somit kann für das Jahr 2026 eine deutlich positive Geschäftsentwicklung im **Captive Leasing** erwartet werden.

### 3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich **Flottenmanagement** profitiert die Allane Mobility Group weiterhin von strukturellen Veränderungen im deutschen Fuhrparkmarkt. Der Trend zum

Outsourcing des Flottenmanagements setzt sich fort, da Unternehmen angesichts steigender regulatorischer Anforderungen, erhöhter Kostenkomplexität und wachsender Nachhaltigkeitsanforderungen verstärkt auf spezialisierte Dienstleister zurückgreifen. Die Allane Mobility Group nutzt diese Entwicklung gezielt, um sowohl Neukunden zu gewinnen als auch bestehende Kundenbeziehungen weiter auszubauen und zu vertiefen.

Der Markt ist insbesondere von einem beschleunigten Wandel hin zu elektrifizierten und nachhaltigen Fahrzeugflotten geprägt. Die steigende Nachfrage nach Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen, getrieben durch CO<sub>2</sub>-Regulierung, ESG-Berichtspflichten sowie unternehmensinternen Nachhaltigkeitsziele, erhöht die Anforderungen an Beratung, Fahrzeugauswahl und Ladeinfrastruktur. Die Allane Mobility Group positioniert sich in diesem Umfeld als kompetenter Partner, der Unternehmen ganzheitlich bei der Transformation ihrer Flotten unterstützt – von der strategischen Planung über die Implementierung bis zum laufenden Betrieb.

Ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor bleibt die konsequente Digitalisierung des Geschäftsmodells. Die Allane Mobility Group investiert fortlaufend in intelligente IT-Lösungen, datengetriebene Steuerungsinstrumente sowie skalierbare Systemlandschaften. Ziel ist es, Prozesse weiter zu automatisieren, Transparenz über Kosten und Nutzung zu erhöhen und sowohl Fuhrparkverantwortlichen als auch Dienstwagenfahrern eine intuitive, digitale Nutzererfahrung zu bieten. Der Ausbau von Self-Service-Funktionen und die Nutzung moderner Analyse- und Telematik-Lösungen ermöglichen Effizienzgewinne und schaffen Freiräume für hochwertige Beratungsleistungen mit zusätzlichem Mehrwert für die Kunden.

Darüber hinaus zeichnet sich im deutschen Markt ein anhaltender Strukturwandel der Unternehmensmobilität ab. Während der Dienstwagen weiterhin eine zentrale Rolle spielt, gewinnen flexible Mobilitätslösungen zunehmend an Bedeutung. Insbesondere in urbanen Regionen erwarten Mitarbeitende multimodale, bedarfsgerechte Angebote, die unterschiedliche Verkehrsmittel sinnvoll kombinieren. Vor diesem Hintergrund verfolgt Allane das strategische Ziel, den Geschäftsbereich **Flottenmanagement** schrittweise zu einem integrierten Anbieter von Unternehmensmobilität weiterzuentwickeln.

Die Allane Mobility Group bereitet sich darauf vor, das gesamte Spektrum der Mobilitätsbedürfnisse von Unternehmen übergreifend zu managen – von klassischen

Firmenfahrzeugen über Elektromobilität und Ladeinfrastruktur bis hin zu ergänzenden Mobilitätslösungen im B2B-Bereich. Durch die Entwicklung kundenspezifischer Mobilitätskonzepte unterstützt die Allane Mobility Group Unternehmen dabei, ihre Arbeitgeberattraktivität zu steigern, regulatorische Anforderungen zu erfüllen und gleichzeitig Kosten, Nachhaltigkeit und Nutzerzufriedenheit in Einklang zu bringen.

## 4. Konzern-Finanzprognose 2026

Für das Geschäftsjahr 2026 erwartet der Vorstand unter Berücksichtigung des im Juni 2025 geschlossenen nachrangigen Darlehensvertrags der Mehrheitsgesellschafterin Hyundai Capital Bank Europe GmbH zur Stärkung der Risikotragfähigkeit sowie einer Stabilisierung der Fahrzeuggestwerte am Gebrauchtwagenmarkt eine positive Geschäftsentwicklung. Für den Vertragsbestand rechnet der Vorstand im Geschäftsjahr 2026 mit einer Bandbreite von 170.000 bis 185.000 Verträgen (2025: 156.800 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz in Höhe von 670 bis 720 Mio. Euro (2025: 574,7 Mio. Euro). Für das EBT geht der Vorstand von einer Bandbreite von 25 bis 35 Mio. Euro (2025: 33,7 Mio. Euro) aus.

Die Annahmen für das Geschäftsjahr 2026 basieren auf einer moderaten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Für Deutschland wird ab 2026 von einer allmählichen konjunkturellen Erholung ausgegangen, getragen unter anderem durch staatliche Investitionen in Infrastruktur und Verteidigung. Die Inflation dürfte sich ab 2026 in etwa auf dem Zielniveau der Europäischen Zentralbank stabilisieren. Vor diesem Hintergrund wird erwartet, dass sich das Zinsniveau im Jahresverlauf weiter normalisiert und keine zusätzlichen Belastungen für das operative Geschäft entstehen.

Strategisch wird unterstellt, dass die Allane Mobility Group ihre Position als Mehrmarkenanbieter in den Segmenten **Online Retail** und **Fleet Leasing** weiter stärkt und ihr Leistungsangebot konsequent am Kundenbedarf ausrichtet. Ein zentraler Fokus liegt auf der Steigerung der Profitabilität durch höhere Full-Service-Quoten sowie durch eine verbesserte Profitabilität von Neuverträgen. Parallel dazu geht die Allane Mobility Group von einer konsequenten Reduzierung der Verwaltungskosten aus.

Für 2026 wird ein Rückgang des Ergebnisses aus der Wiedervermarktung erwartet. Dieser ist insbesondere auf einen steigenden Anteil von Rückläufern aus Elektrofahrzeugen zurückzuführen, für die derzeit geringere Vermarktungsergebnisse erzielt werden. Kostenseitig wird eine weitere Senkung der Verwaltungskosten, insbesondere der Personalkosten, unterstellt. Diese ergibt sich unter anderem aus dem verstärkten strategischen Fokus der Allane Mobility Consulting GmbH auf Großkunden in Deutschland sowie aus der schrittweisen Einstellung des operativen Geschäfts in der Schweiz.

Die Prognose berücksichtigt zudem, dass die Allane SE beabsichtigt, künftig den Vertrieb des wesentlichen Leasingneugeschäfts zu übernehmen, der derzeit durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH erfolgt.

Die Allane Mobility Group wird ihre Strategie *FASTLANE 27* zur Steigerung der Profitabilität auch im Jahr 2026 konsequent fortsetzen. Dabei liegt der Fokus nicht nur auf dem Abschluss neuer Verträge, sondern insbesondere auf deren wirtschaftlicher Qualität. Zentrale Hebel sind eine margenoptimierte Leasingratenkalkulation sowie der bewusste Verzicht auf großvolumige Vertriebskampagnen mit begrenzten Ertragspotenzial. Darüber hinaus soll der Anteil von Full-Service-Produkten in allen Geschäftsbereichen gezielt ausgebaut werden – unter anderem durch attraktive, zielgruppenspezifische Preisgestaltungen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Ertragskraft der Gruppe nachhaltig zu stärken und gleichzeitig ein stabiles, wertorientiertes Wachstum sicherzustellen.

### Gesamtaussage zur zukünftigen Entwicklung

Die Allane Mobility Group erwartet für 2026 eine stabile Geschäftsentwicklung in einem moderat wachsenden wirtschaftlichen Umfeld. Sinkende Zinsen und steigende Neuwagenzulassungen dürften das Leasing- und Flottenmanagementgeschäft positiv beeinflussen, während auch der Gebrauchtwagenmarkt Wachstumschancen bietet. Durch die Strategie *FASTLANE 27* fokussiert sich das Unternehmen auf Profitabilitätssteigerungen, den Ausbau von Serviceangeboten und Effizienzsteigerungen. Die Strategie beinhaltet unter anderem den weiteren Ausbau der Kooperationen mit Hyundai und Kia als einen der wesentlichen Treiber für zukünftiges Wachstum.

Die erwartete Entwicklung steht jedoch unter dem Vorbehalt weiterhin bestehender gesamtwirtschaftlicher und geopolitischer Unsicherheiten. Hierzu zählen insbesondere mögliche Verschärfungen internationaler Handelskonflikte, regulatorische Veränderungen im Automobilssektor sowie Schwankungen von Rohstoff- und Energiepreisen. Solche Faktoren können sich auf Investitions- und Kaufentscheidungen von Kunden auswirken und damit das Geschäft der Allane Mobility Group beeinflussen.

Darüber hinaus könnten eine anhaltende Investitionszurückhaltung von Unternehmen oder eine Abschwächung der konjunkturellen Dynamik in den Kernmärkten die Nachfrageentwicklung dämpfen. Auch Veränderungen regulatorischer Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit

Emissionsvorgaben oder Fördermaßnahmen für alternative Antriebe können Auswirkungen auf die Fahrzeugnachfrage und Restwertentwicklung haben.

Nach einer deutlichen Umsatz- und Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2025 erwartet die Allane Mobility Group für 2026 eine insgesamt positive Entwicklung der wichtigsten Steuerungskennzahlen. Vor dem Hintergrund der erwarteten Marktentwicklungen sowie interner Maßnahmen zur

Effizienzsteigerung blickt die Allane Mobility Group zuversichtlich auf das Jahr 2026. Ein Hauptgrund für die Effizienzsteigerung ist der Strategiewechsel im Geschäftsbereich Flotten Management mit der Fokussierung auf margenträchtige Kernkunden und Reduktion der komplexen Bearbeitungsstrukturen für Bestandskunden. Des Weiteren wird kontinuierlich am Ausbau der Automatisierung interner, insbesondere operationeller Prozesse gearbeitet.

# A.6 – Risiko- und Chancenbericht

## 1. Risikosituation

Als schwerpunktmäßig in Deutschland agierende Unternehmensgruppe ist die Allane Mobility Group einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben können.

### 1.1 Allgemeine Risiken: Ökonomische und regulatorische Risiken

#### Ökonomische Risiken:

Die Allane Mobility Group ist in den beiden Geschäftsbereichen Leasing – unterteilt in die Segmente **Fleet Leasing, Online Retail** und **Captive Leasing** – sowie **Flottenmanagement** tätig. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit lag im Jahr 2025 weiterhin in Deutschland.

Beide Geschäftsbereiche sind in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, da diese die Investitionsneigung und Ausgabenbereitschaft der Kunden – und damit die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen – wesentlich beeinflussen.

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group kann zudem durch nicht vorhersehbare externe Einflüsse wie Natur- und Umweltkatastrophen, geopolitische Ereignisse (siehe separater Abschnitt) sowie Epidemien oder Pandemien beeinträchtigt werden. Solche Ereignisse können sich sowohl direkt negativ auf den operativen Betrieb als auch auf die allgemeine Nachfrage und die Liefersituation auswirken.

Infolge solcher externen Schocks kann es zu Zahlungsausfällen im Bestandskundenportfolio kommen. Ebenso sind Ausfälle von Händlern oder Herstellern – insbesondere im Zusammenhang mit Rückkaufvereinbarungen – sowie von Servicedienstleistern möglich.

Darüber hinaus ergeben sich im Zuge der technologischen Transformation von Verbrennungstechnologien hin zu alternativen Antriebsarten zusätzliche ökonomische Risiken, die sich negativ auf die Restwerte von Fahrzeugen auswirken können.

#### Geopolitische Risiken:

Die letzten Jahre waren von zunehmenden geopolitischen Spannungen geprägt, die sich in Handelskonflikten, regionalen Instabilitäten und militärischen Auseinandersetzungen manifestierten, so auch besonders Anfang 2026 mit der Eskalation im Nahen Osten. In diesem Umfeld ist auch die Allane Mobility Group entsprechenden geopolitischen Risiken ausgesetzt, insbesondere durch mögliche Auswirkungen auf Finanzierungskosten, Nachfrageentwicklung und Marktvolatilität.

Die unmittelbare Auswirkung kann sich auf das Geschäftsmodell indirekt über makroökonomische und finanzielle Transmissionskanäle materialisieren und die Risikotreiber Kreditrisiko, Restwertisiko, Zinsänderungsrisiko sowie Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken beeinflussen. Zusätzlich besteht für die Allane Mobility Gruppe eine erhöhte Abhängigkeit vom Automobilssektor. Aufgrund global vernetzter Wertschöpfungsketten können geopolitische Spannungen zu erheblichen Störungen in der Fahrzeugverfügbarkeit führen. Dies betrifft insbesondere Lieferverzögerungen bei Neufahrzeugen sowie Preisverwerfungen im Neu- und Gebrauchtwagenmarkt.

Geopolitisch war das Jahr 2025 durch den weiterhin andauernden Krieg zwischen Russland und der Ukraine geprägt, der Sanktionen und Gegensanktionen nach sich zog. Zudem wurden von den USA Handelszölle eingeführt, wodurch von anderen Ländern entsprechende Gegenmaßnahmen erfolgten. Im Zuge dieser Spannungen zeigte sich die Makroökonomische Lage in Deutschland und Europa stabilisierend. Für die Allane Mobility Group wurden keine spezifischen, ausschließlich auf geopolitische Risiken zurückzuführenden Maßnahmen abgeleitet.

Gleichwohl wurden im Einklang mit der insgesamt stabil bis leicht stagnierenden Entwicklung auf der Kreditseite die Prüfansforderungen für Unternehmenskunden im Massenkundensegment verschärft. Darüber hinaus erfolgte eine restriktivere Festlegung von Restwerten für BEV- und PHEV-Fahrzeuge, um der erhöhten Unsicherheit hinsichtlich der Marktpreisentwicklung Rechnung zu tragen.

Ergänzend wurde eine Vereinbarung zum Aufteilen von Gewinnen/Verlusten aus der Vermarktung von Captive Fahrzeugen abgeschlossen, mit dem Ziel, Marktpreisvolatilität im Gebrauchtwagenmarkt zu begrenzen und entsprechende Restwert Risiken zu mitigieren.

Für das Jahr 2026 erwartet die Allane Mobility Group weiterhin ein angespanntes geopolitisches Umfeld und beobachtet die Entwicklung fortlaufend. In diesem Zusammenhang wurden die Risikomanagementinstrumente – insbesondere die Ad-hoc-Stresstestfähigkeiten – um eine Trigger-Event-Systematik erweitert, die es der Geschäftsführung ermöglicht, bei Eintritt relevanter geopolitischer Ereignisse zeitnah und strukturiert zu reagieren.

Am 28.02.2026 kam es zu einer militärischen Eskalation im Mittleren Osten, in deren Folge sich der Konflikt zwischen Iran, Israel und den USA deutlich verschärfte. Dies führte zu einer Ausweitung militärischer Aktivitäten und erhöhte das Risiko von Beeinträchtigungen zentraler Energieexportinfrastruktur und Transportwege in der Golfregion. Im weiteren Verlauf kam es zu Störungen im Bereich wichtiger Energiehandelsrouten, insbesondere im Umfeld der Straße von Hormus, über die ein signifikanter Anteil der globalen Öltransporte abgewickelt wird. Darüber hinaus wurden Energieinfrastrukturen in der Region, insbesondere im LNG-Sektor, beeinträchtigt, was zu einer temporären Reduktion der Exportkapazitäten führte. Aus ökonomischer Sicht resultieren hieraus erhöhte Risiken für die globalen Energiemärkte, die sich insbesondere in steigenden Öl- und Gaspreisen, zunehmendem Inflationsdruck, volatileren Finanzmärkten sowie einer potenziellen Abschwächung der wirtschaftlichen Entwicklung niederschlagen können.

Entsprechend den internen Risikomanagementvorgaben hat die Allane Mobility Group diese militärische Eskalation als Trigger-Event klassifiziert und eine statische sowie dynamische Analyse der potenziellen Auswirkungen auf die Neugeschäftsentwicklung, die Kapitalausstattung sowie die Refinanzierungssituation durchgeführt.

Für die Allane Mobility Group konnten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Neugeschäftsentwicklung festgestellt werden. Im Rahmen der statischen und dynamischen Analyse der Kapitalausstattung wurden zudem keine Kapitalengpässe über einen Betrachtungszeitraum von 36 Monaten identifiziert.

Gleichzeitig wurde festgestellt, dass die Refinanzierungszinssätze sprunghaft um rund 50 Basispunkte angestiegen sind. Infolge der zeitlich verzögerten Weitergabe des gestiegenen Zinsniveaus an die Kundenzinssätze ergibt sich hieraus ein potenzieller negativer Effekt auf die Profitabilität. Der Effekt entspricht näherungsweise einem Zinsschock von 50 Basispunkten und könnte sich auf etwa 1,4 Mio. EUR, gemessen an der Nettozinsmarge (NIM), belaufen. Die Geschäftsleitung hat entsprechende Repricing-Maßnahmen zur Stabilisierung der Margenentwicklung eingeleitet.

Darüber hinaus begegnet die Allane Mobility Group geopolitischen Risiken durch ein engmaschiges Monitoring makroökonomischer Entwicklungen sowie zentraler Unternehmenskennzahlen im Rahmen ihrer Frühwarnsysteme (insbesondere im RAS-Rahmenwerk und Contingency-Framework), die auf makroökonomischen und unternehmensspezifischen Indikatoren basieren.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurde keine Krisensituation festgestellt. Die Geschäftsleitung beobachtet die weitere Entwicklung fortlaufend.

#### **Regulatorische Risiken:**

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group unterliegt zahlreichen gesetzlichen Vorgaben und regulatorischen Bestimmungen. Es besteht das Risiko, dass die Allane Mobility Group nicht alle gesetzlichen oder regulatorischen Anforderungen erfüllt oder nicht rechtzeitig auf Änderungen im rechtlichen und regulatorischen Umfeld reagiert. Neben den Verpflichtungen nach dem Aktiengesetz (AktG) und dem Kreditwesengesetz (KWG) bestehen für die Tochtergesellschaft Allane Mobility Consulting GmbH regulatorische Anforderungen im Zusammenhang mit der Erbringung von Zahlungsdiensten gemäß dem Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (ZAG). Die Einhaltung der damit verbundenen Anzeige- und Meldepflichten wird durch etablierte Prozesse sichergestellt.

#### **1.2 Geschäftsmodell-spezifische Risiken der Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement**

Die Geschäftstätigkeit aller Segmente der Allane Mobility Group ist von den makroökonomischen Rahmenbedingungen in Europa, insbesondere in Deutschland, sowie von Marktentwicklungen im Automobilsektor abhängig. Hieraus

können Risiken für Geschäftsvolumen, Margen und operative Planung entstehen.

Im Jahr 2025 war in Deutschland weiterhin eine verhaltene konjunkturelle Entwicklung zu beobachten, die sich insgesamt dämpfend auf die Investitions- und Anschaffungsneigung von Privat- und Firmenkunden auswirkte. Vor diesem Hintergrund bestand für die Allane Mobility Group grundsätzlich das Risiko, dass die Umsatzentwicklung hinter den ursprünglichen Planannahmen zurückbleibt. Entsprechend zeigte sich im Jahresverlauf 2025 eine geringfügige Abweichung von den geplanten Ertragszielen (Ist Ertrag 30,9 Mio. Euro vs. Budget 32,0 Mio. Euro).

Das im Jahr 2025 moderat rückläufige Zinsniveau (EUR003M Index von 2,71% 31.12.2024 auf 2,03% 31.12.2025) im Euroraum führte zu einer stabilen Entwicklung von Zins- und Liquiditätsrisiken der Allane Mobility Group (siehe Risikotragfähigkeitskennziffer). Die Zinssenkungen erfolgten schrittweise und wurden seitens der EZB frühzeitig und transparent kommuniziert, wodurch entsprechende Effekte antizipiert werden konnten.

Das insgesamt anspruchsvolle makroökonomische Umfeld sowie die erhöhte Wettbewerbsintensität in einzelnen Branchen waren grundsätzlich mit gestiegenen Gesamt-Standardkreditrisikokosten verbunden (3,1 Mio. Euro im Jahr 2024 zu 4,1 Mio. Euro im Jahr 2025). Jedoch zeigt vor diesem Hintergrund die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2025 eine insgesamt robuste Entwicklung, insbesondere mit Blick auf die Quote notleidender Kredite (NPL-Ratio) sowie die relativen Kreditrisikokosten (Cost of Credit). Beide Kennzahlen bewegten sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem stabilen Niveau um ca. 1,1 % bei NPL und um ca. 0,18 % bei Kreditrisikokosten.

Für das Geschäftsjahr 2026 wird weiterhin von einem herausfordernden Kreditumfeld ausgegangen. Die daraus resultierenden Risiken werden im Rahmen der Kapitalplanung angemessen berücksichtigt.

In Bezug auf Geschäftsmodellrisiken ist die Wettbewerbssituation im Bereich Online Retail weiterhin von hoher Intensität gekennzeichnet. Hersteller- und bankennahe Leasinggesellschaften nutzen kurzfristige Rabattaktionen oder taktische Zulassungen im Wettbewerb, was den Margendruck für Onlineanbieter verstärkt.

Im Geschäftssegment Fleet Leasing, das auf Geschäftskunden ausgerichtet ist, erschweren die nachlassende Investitionsbereitschaft und die konjunkturelle Unsicherheit weiterhin eine langfristige Flottenplanung. In diesem Umfeld schafft der Full-Service-Ansatz der Allane Mobility Group, der neben dem Leasing auch Wartung, Reparatur und Versicherung umfasst, weiterhin einen klaren Mehrwert gegenüber reinen Leasingmodellen.

Im Segment Captive Leasing profitiert die Allane Mobility Group von strategischen Kooperationen mit Hyundai und Kia. Dabei bringt die enge Anbindung an einen Automobilhersteller klare Vorteile, z.B. durch gezielte Marketingmaßnahmen, bei denen eine Zusammenarbeit mit dem OEM Dealer Netzwerk erfolgt. Gleichzeitig ergibt sich jedoch ein spezifisches Konzentrationsrisiko, da der Ansatz und damit mittelbar das Segmentergebnis stark von den Modellportfolios und der Unternehmensstrategie von Hyundai und Kia beeinflusst wird.

Mit ihrem Flottenmanagement verfolgt die Allane Mobility Group einen ganzheitlichen Ansatz zur Betreuung von Firmenfuhrparks. Ziel ist es, durch digitale Werkzeuge und standardisierte Prozesse eine effiziente Verwaltung und ein umfassendes Mobilitätsangebot zu gewährleisten. Diese strategische Ausrichtung eröffnet zusätzliche Wachstumschancen, erfordert jedoch auch hohe Investitionen in IT-Infrastruktur, Datenschutzmaßnahmen und spezialisierte Serviceleistungen. Gleichzeitig gewinnen neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder Pay-per-Use zunehmend an Bedeutung. Diese Trends veranlassen Unternehmen, ihre traditionellen Flottenstrukturen zu überdenken, was Flottenmanager weiterhin vor Herausforderungen stellt.

Die Geschäftsentwicklung im Jahr 2025 hat verdeutlicht, dass die Leasing- und Mobilitätsangebote der Allane Mobility Group stark mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verknüpft sind. Die strukturellen Veränderungen, wie die beschleunigte Elektrifizierung und Digitalisierung durch künstliche Intelligenz erfordern eine kontinuierliche Anpassung der Produkt- und Risikostrategie. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, setzt die Allane Mobility Group auf eine vorausschauende Risikosteuerung, fortlaufende Prozessoptimierung und eine gezielte Diversifizierung ihres Geschäftsportfolios.

## 2. Interne Kontroll- und Risikomanagement-Organisation

### 2.1 Risikomanagementsystem

Das Risikomanagement unterstützt die Geschäftsleitung der Allane Mobility Group bei der Umsetzung der Geschäfts- und Risikostrategie und ist für die Überwachung aller relevanten Risiken im In- und Ausland verantwortlich.

Die in der Allane SE etablierten Prozesse zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation der Risiken sowie die Regelung zur Aufbau- und Ablauforganisation unterliegen den von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk).

Die Allane SE hat im Berichtszeitraum weitere Maßnahmen ergriffen, um die Anforderungen gemäß § 25a KWG sowie die in den MaRisk konkretisierten Vorgaben zur Angemessenheit des Risikomanagements und zur Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation zu schärfen. Dabei wurde die Komplexität des Geschäftsmodells sowie der Umfang der von der Gesellschaft eingegangenen Risiken berücksichtigt. So wurde zum Beispiel das interne Kontrollsystem durch eine neue Monitoring- und Dokumentationsplattform gestärkt sowie zusätzliche Ressourcen für das Thema verortet.

Die Allane SE hat die folgenden, im Geschäftsjahr 2025 unverändert bestehenden Gremien eingerichtet, die u. a. dem Risikomanagement, der Kontrolle und der Aufsicht dienen:

Das **Risk Approval Committee (RAC)** ist das kollegiale Gremium, das den Vorstand in allen Entscheidungen zum Thema Risikomanagement der Allane SE berät. Bei Genehmigungen, die durch den Vorstand oder den Aufsichtsrat erteilt werden, unterstützt das RAC den Entscheidungsprozess, indem es entsprechende Sachverhalte prüft und bewertet. Den Vorsitz des regelmäßig monatlich tagenden RAC übernimmt der Chief Financial Officer (CFO).

Das **Risk Control Committee (RCC)** ist als kollegiales Gremium für die Überwachung und Kontrolle der Risiken der Allane SE zuständig. Die Aufgaben des RCC bestehen darin, eine effektive Risikokontrolle sicherzustellen und die Verwaltung der Risiken im Einklang mit der vom Aufsichtsrat genehmigten Risikobereitschaft zu gewährleisten. Dabei wird stets

eine ganzheitliche Betrachtung aller Risiken ermöglicht. Den Vorsitz des regelmäßig monatlich tagenden RCC übernimmt der Chief Risk Officer (CRO).

Das **Residual Value & Pricing Committee (RVPC)** ist ein Gremium, das für die Angemessenheit und Effizienz der Restwertfestsetzung der Allane SE verantwortlich ist. Den Vorsitz des regelmäßig vierteljährlich tagenden RVPC übernimmt der CRO.

Die Allane SE übernimmt Risiken nur, wenn sie als kalkulierbar eingeschätzt werden und im Einklang mit den strategischen Unternehmenszielen sowie dem festgelegten Risikoappetit stehen.

Das Risikomanagementsystem basiert auf der von der Geschäftsleitung festgelegten Risikostrategie und umfasst die Identifikation, systematische Erfassung und Analyse, Beurteilung und Priorisierung sowie die Untersuchung der Auswirkungen von Risiken auf das Unternehmen. Die Komponenten des Risikomanagementsystems sind in die Organisationsstruktur integriert und folgen dem „Three Lines of Defense“-Modell. Dieses soll eine klare Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen den Geschäfts- und Betriebs-einheiten, dem Risikomanagement, den Kontroll- und Überwachungsfunktionen sowie der prozessunabhängigen Revision gewährleisten. Hieraus abgeleitet können Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Verlagerung von Risiken initiiert werden.

Die Wesentlichkeit von Risiken wird jährlich oder bei Bedarf, z. B. bei der Einführung neuer Produkte oder Geschäftsbereiche, im Rahmen der Risikoinventur ermittelt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Risikosteuerung und die Risikoberichtserstattung, die im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung quartalsweise erstellt wird und alle wesentlichen Risiken der Gesellschaft abbilden soll. Die Allane SE verfügt unter Berücksichtigung etwaiger ausgelagerter Prozesse über ein Risikosteuerungssystem zur Überwachung aller maßgeblichen Risikopositionen. Dies ist Grundlage der eigenen betriebswirtschaftlichen Erfordernisse und im Einklang mit den Anforderungen an eine börsennotierte Gesellschaft kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Allane SE hat für Ausfall- und Restwertrisiken sowie für weitere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit angemessene bilanzielle Vorsorge getroffen.

## **2.2 Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem für die (Konzern-)Rechnungslegung (Angaben gemäß §§ 289 Absatz 4, 315 Absatz 4 HGB)**

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem für die Rechnungslegung des Konzerns und der Gesellschaft beinhaltet organisatorische Regelungen und fachliche Vorgaben zur Risikoabbildung in der Rechnungslegung. Zudem sind allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeitende im unternehmensinternen Verhaltenskodex („Code of Conduct“) geregelt.

Wesentliche Bestandteile des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems (IKS) sind eine klare und sachgerechte Funktionstrennung innerhalb der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse. Dazu gehören eine zentral organisierte Rechnungslegung und Berichterstattung für alle Konzerngesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Handbüchern und Prozessbeschreibungen sowie die Anwendung von Konzernleitlinien. Geschäftsvorfälle werden nach dem „Vier-Augen-Prinzip“ erfasst. Qualitätssicherungsprozesse werden durch regelmäßige Prüf- und Kontrollmechanismen sichergestellt, deren Überwachung tool-gestützt durch den IKS-Beauftragten erfolgt. Ergänzt wird das System durch systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und den regelmäßigen Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen. Hierzu werden Soll-Ist-Vergleiche, Abweichungsanalysen und Wirksamkeitsprüfungen verwendet, welche durch die Interne Revision durchgeführt werden.

Zur Erhöhung der Datensicherheit sind in den eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Systemen standardmäßig Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen implementiert. Zudem werden die Mitarbeitenden regelmäßig über Richtlinien zur Informationssicherheit und zum Datenschutz informiert sowie entsprechend geschult.

Die Einhaltung dieser Sicherheitsmaßnahmen trägt dazu bei, dass die Integrität und Verlässlichkeit der finanziellen Berichterstattung gewährleistet ist. In diesem Zusammenhang prüft der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss einschließlich des Lageberichts als auch den Abhängigkeitsbericht und erörtert diese gemeinsam mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer.

### 3. Risikosteuerungs- und -controlling-prozess

Neben der Integration der Risiken in die bestehenden Planungs-, Berichterstattungs-, Kontroll- und Frühwarnsystemen sind die Risikoverantwortlichen der jeweiligen Organisationseinheiten dafür zuständig, im Rahmen des Risikocontrollings regelmäßig eine konzernweite Risikoinventur durchzuführen. Dabei sind alle geschäftsrelevanten und wesentlichen Risiken zu prüfen. Zu diesem Zweck werden die Einschätzungen der Verantwortlichen sowie weitere relevante Informationen analysiert und aggregiert. Wesentliche Änderungen in der Risikobewertung sowie neu identifizierte Risiken sind umgehend an das Management der Allane SE zu kommunizieren und im Rahmen der Vorstellung der Risikoinventurergebnisse zu präsentieren.

Die identifizierten Einzelrisiken werden anhand der Einschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenhöhe verschiedenen Verlustklassen zugeordnet und nach Risikoarten kategorisiert. Die dezentral erfassten Einzelrisiken werden anschließend durch das zentrale Risikocontrolling auf Konzernebene zu einem Risikoinventar zusammengeführt, wobei auch eine Bewertung der Wesentlichkeit der identifizierten Risiken erfolgt. Das daraus resultierende Risikoinventurergebnis ist integraler Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Allane SE.

Im Folgenden werden die wesentlichen Risikoarten in aggregierter Form, folgend aus der Risikoinventur 2025, dar-gelegt.

#### 3.1 Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko besteht darin, dass Leasingnehmer und Flottenmanagementkunden ihren Zahlungsverpflichtungen während der Vertragslaufzeit nicht oder nur teilweise nachkommen oder Fahrzeuglieferanten, im Wesentlichen Händler, ihre Rückkaufvereinbarungen gegenüber der Allane SE nicht einhalten und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt. Dieses Risiko im Kundengeschäft nimmt bei einer Verschlechterung der konjunkturellen Lage tendenziell zu, wodurch vermehrte Zahlungsausfälle von Leasing- und Flottenmanagementkunden sowie rückkaufverpflichteten Fahrzeuglieferanten auftreten können.

Das etablierte Kreditmanagement erfasst Adressenausfallrisiken für alle Einzelengagements bereits bei Eingang eines Leasing- oder Flottenmanagementvertrags. Bei der

Festlegung eines Gesamtrahmens für Leasingverträge mit Kunden und Fahrzeugrückkaufverträge mit Herstellern und Händlern ist die Zustimmung oder Information bestimmter Organe bzw. Gremien – darunter das Risk Approval Committee – erforderlich, sofern festgelegte Schwellenwerte überschritten werden. Diese Schwellenwerte orientieren sich in der Regel an der Höhe des Barwertes der ausstehenden Leasingzahlungen bzw. bei Fahrzeugrückkaufverträgen an der Summe der vereinbarten Rückkaufpreise innerhalb eines Bonitätsverbands. Vor dem Abschluss von Flottenmanagement- und Leasingverträgen sind die daraus resultierenden Risiken und Margen zu analysieren und für die zuständigen Entscheidungsträger aufzubereiten. Bei größeren Engagements ist der Vorstand verpflichtet, den Aufsichtsrat zu informieren, sofern bestimmte Schwellenwerte bei Leasing- und Fahrzeugrückkaufverträgen überschritten werden.

Die Adressenausfallrisiken sind fortlaufend zu überwachen und aktiv zu steuern. Im Flottenkundengeschäft ist zudem eine regelmäßige Überprüfung der Kundenbonität während der Laufzeit von Leasing- und Flottenmanagementverträgen vorgesehen. Die gewährten Gesamtrahmen unterliegen gemäß den Vorgaben der Kompetenzordnung regelmäßigen Prolongations- und Bonitätsprüfungen.

Die Vorgaben der Allane SE sehen eine monatliche Ermittlung des Risikovorsorgebedarfs vor. Es werden Einzelwertberichtigungen für alle erkennbaren akuten Adressenausfallrisiken im Leasinggeschäft gebildet.

Zur portfoliobezogenen Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Adressenausfallrisiken wendet die Allane SE eine Vielzahl etablierter Verfahren und Methoden an. Zentrale Bestandteile bilden regelmäßige Portfolioanalysen, in denen unter anderem die Verteilung und Entwicklung interner Ratings sowie potenzielle Ratingveränderungen systematisch untersucht werden. Im Rahmen dieser Analysen ist ein besonderes Augenmerk auf Konzentrationsrisiken – insbesondere Einzeltitel- und Länderexpositionen – zu richten.

Zur quantitativen Überwachung der Adressenausfallrisiken auf Portfolioebene werden Limitstrukturen eingesetzt – insbesondere ein Conditional Value at Risk Limit (bedingter Risikowert zu einem gegebenen Konfidenzintervall) sowie ein dediziertes Non-Performing Loan – Limit (Limit für notleidende Kredite). Die Quantifizierung der Adressenausfallrisiken erfolgt auf Basis des Santander-Consumer-Bank-Standards mit einem Konfidenzniveau von 99,95 %. Dabei werden zentrale Risikoparameter berücksichtigt, darunter

der Barwert des Engagements, kreditnehmerspezifische Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie ein pauschaler Loss Given Default (LGD) von 60 %.

Ergänzend sind regelmäßig risikoartenspezifische Stress-tests in Form von Sensitivitätsanalysen vorgesehen, um die Auswirkungen extremer, jedoch plausibler Marktentwicklungen auf das Adressenausfallrisiko zu bewerten.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten, die Rückkaufzusagen gegenüber der Allane Mobility Group abgeben, wird großer Wert auf deren wirtschaftliche Stabilität gelegt. Sowohl Fahrzeuglieferanten als auch Leasing- und Flottenmanagementkunden unterliegen Vorgaben zur regelmäßigen Bonitätsprüfung.

Auf diese Weise können mögliche negative Entwicklungen bei Leasing- oder Flottenmanagementkunden sowie bei Fahrzeuglieferanten frühzeitig erkannt und zeitnah geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Engagements mit erhöhtem Risikopotenzial oder ausfallgefährdeten Positionen sind einer besonders intensiven Überwachung im Rahmen des Forderungsmanagements zu unterziehen.

Aus dem Adressenausfallrisiko können sich weitere Risiken ergeben, die das Risikoprofil der Allane SE durch Konzentrationen gleichartiger bzw. verschiedenartiger Risikofaktoren nachteilig beeinflussen können. Portfoliospezifische Konzentrationen können sowohl einzelne Kunden als auch spezifische Branchen betreffen. Zur Vermeidung von Risikokonzentrationen hat die Gesellschaft entsprechende Überwachungsinstrumente eingerichtet, die eine frühzeitige Identifikation potenzieller Konzentrationen in Bezug auf einzelne Kunden oder Branchen ermöglichen.

Im Jahr 2025 war das herausfordernde konjunkturelle Umfeld für die Allane Mobility Group mit einem erhöhten Kreditrisiko verbunden, das sich unter anderem in einer leichten Überschreitung des Kreditkostenbudgets widerspiegelte (4,1 Mio. EUR gegenüber einem Budget von 3,6 Mio. EUR). Darüber hinaus erhöhte sich der ökonomische Kapitalbedarf für Kreditrisiken um 6,1 Mio. EUR auf insgesamt 30 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf das Geschäftswachstum um 390 Mio. Euro auf 2.504 Mio. Euro Leasing Vermögen zurückzuführen.

Auch für das Jahr 2026 erwartet die Allane Mobility Group eine weiterhin angespannte Gesamtmakroökonomische

Lage und geht deshalb von einem höherem Kreditkostenbudget.

## **3.2 Marktpreisrisiko**

Das Marktpreisrisiko bezeichnet das Risiko von Verlusten durch Änderungen der Marktpreise. Bei der Allane SE betrifft dies insbesondere die Restwerte der Leasingfahrzeuge sowie die Refinanzierungszinssätze.

### **3.2.1 Restwertrisiko**

Die Restwertrisiken der Allane Mobility Group entstehen bei der Vermarktung von Fahrzeugen am Ende der Leasinglaufzeit, wenn die erzielbaren Verkaufserlöse unter den zu Vertragsbeginn kalkulierten Restwerten liegen. Die wesentlichen Treiber dieses Risikos umfassen den Fahrzeugtyp sowie die allgemeinen Marktbedingungen, da Schwankungen in Angebot und Nachfrage den Verkaufspreis erheblich beeinflussen. Zudem können technologische Entwicklungen bestimmte Motorentypen schnell veralten lassen, was ihren Marktwert deutlich mindert. Auch regulatorische Anpassungen, wie die Einführung strengerer Umweltstandards oder staatlicher Subventionen für neue Technologien, haben direkte Auswirkungen auf den Marktwert der Fahrzeuge.

Ein weiterer bedeutender Einflussfaktor ist die Konzentration bestimmter Fahrzeugtypen oder -modelle im Leasingportfolio, da sie das Restwertrisiko zusätzlich erhöhen kann. Wenn der Fokus stark auf bestimmte Segmente gerichtet ist, können Marktveränderungen, technologische Entwicklungen oder regulatorische Anpassungen den Gesamtwert des Portfolios überproportional beeinflussen.

Durch die strategischen Kooperationen mit Hyundai und Kia im Captive-Leasing-Segment sowie durch den steigenden Anteil von Fahrzeugen – um 4%p auf 44% zum Stichtag 31.12.2025 – mit Elektroantrieb im Portfolio erhöhen sich auch die langfristigen Anforderungen an das Restwertrisikomanagement und den Vermarktungsprozess.

Im Jahr 2025 wurde für das Neugeschäft des Segments Captive Leasing ein angepasster Ansatz zur Restwertfestsetzung eingeführt, der sich bei der Ermittlung der vertraglich unterstellten Restwerte eng an den Prognosen des externen Anbieters Schwacke orientiert. Zudem hat die Allane SE mit strategischen Partnern eine Vereinbarung geschlossen, durch die ein Teil der Chancen und Risiken aus der Vermarktung von Fahrzeugen des Segments Captive Leasing auf

diese Partner übertragen wird. Darüber hinaus wurden die Vertriebsstrukturen für die Vermarktung der Rückläufer aus dem Captive-Leasing-Geschäft weiter aus-geweitet.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken kommen strukturierte Verfahren zum Einsatz, die sowohl quantitative als auch qualitative Elemente berücksichtigen. Die Überwachung erfolgt auf Portfolioebene unter Einsatz eines Value-at-Risk-Limits (VaR) sowie eines spezifischen Limits für das Gesamtrisiko aus Restwertverpflichtungen (Absolute Residual Value Risk). Die Quantifizierung der Restwertrisiken erfolgt durch die Generierung einer Verlustverteilung mittels Monte-Carlo-Simulation auf einem Konfidenzniveau von 99,95 %. Grundlage hierfür sind die in der Vergangenheit realisierten Verluste aus dem Wiedervermarktungsprozess zurückgegebener Fahrzeuge. Die Verfahren werden kontinuierlich auf Adäquanz geprüft und bei Bedarf angepasst.

Zur Bestimmung des unerwarteten Risikos wird dasselbe Modell sowohl für direkte als auch indirekte Restwertrisiken verwendet. Direkte Restwertrisiken beziehen sich auf Verträge ohne Rückkaufgarantie durch Händler. Indirekte Restwertrisiken hingegen basieren auf Verträgen mit Buy-back-Garantie und werden berechnet, indem der potenzielle Verlust mit der für die Automobilbranche spezifischen Ausfallwahrscheinlichkeit multipliziert wird. Das Restwertmodell zur Ermittlung des unerwarteten Verlusts wurde im Geschäftsjahr 2025 auf Gruppenebene durch die Muttergesellschaft Santander Consumer Finance überarbeitet. So wurde ein zeitlicher Gewichtungsfaktor für Restwertrückläufer eingeführt, deren Rückführung später als ein Jahr nach dem jeweiligen Stichtag erfolgt.

Zur Ergänzung der Risikomessung sind regelmäßig risikointenspezifische Stresstests in Form von Sensitivitätsanalysen vorgesehen, um die Auswirkungen extremer, jedoch plausibler Marktentwicklungen zu erfassen.

Darüber hinaus betrachtet die Allane Mobility Group die Fahrzeugvermarktungskanäle als zentrales Instrument zur Reduzierung des Restwertrisikos. Aktuell wird dafür ein bewährter, mehrstufiger Prozess genutzt. Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags weder per Rückkaufvereinbarung an einen Hersteller oder Händler noch an den Leasingnehmer verkauft werden, vermarktet das Unternehmen in der Regel über eigene Gebrauchtwagenstandorte oder eine Online-Auktionsplattform, die europaweit angeschlossene Händler bedient. Mit dem zunehmenden Aufkommen an

Fahrzeugen aus dem Captive Leasing wird der Vermarktungsprozess zusätzlich um die Anbindung an das Hyundai/Kia-Händlernetzwerk erweitert. Die Allane Mobility Group bereitet sich damit gezielt auf den Anstieg der Fahrzeugrückläufer ab 2026 vor.

Darüber hinaus unterhält die Allane Mobility Group deutschlandweit vier Autohaus24-Verkaufsstandorte, an denen sie eigene Verkaufsspezialisten Fahrzeuge an Endkunden vermarkten. Diese Standorte werden nicht nur für den Fahrzeugverkauf genutzt, sondern bieten auch die Möglichkeit, Leasingrückläufer nach vorheriger Absprache direkt dort abzugeben.

Besonders bei der freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts abhängig, insbesondere in Deutschland. Der Vorstand verfolgt die aktuelle Preisentwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt aufmerksam und differenziert.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 setzte sich der am Markt beobachtete Preisrückgang bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb fort, allerdings in deutlich geringerem Umfang als in den Vorjahren (-4% im Geschäftsjahr 2025, -7% im Geschäftsjahr 2024 und ca. -25% in 2023). Das Restwertniveau über alle Antriebs-technologien hinweg blieb insgesamt stabil, da insbesondere Hybrid -und Dieselfahrzeuge im Jahresverlauf 2025 leicht aufgewertet wurden. Ab Juli 2025 zeigte sich eine deutliche Verlangsamung der Preisabsenkungen an den Gebrauchtwagenmärkten sowie der Übergang in eine Phase der Stabilisierung. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung – und vor dem Hintergrund der geopolitischen Entwicklungen – kann keine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob und wann eine nachhaltige Preisstabilisierung erreicht sein wird.

Die Geschäftsführung verfolgt die weitere Entwicklung fortlaufend im Rahmen der bestehenden Management-Informationssysteme (insbesondere der Risikoberichterstattung).

### **3.2.2 Zinsänderungsrisiko**

Zinsänderungsrisiken resultieren aus potenziellen Verlusten durch Veränderungen der Marktzinssätze. Sie treten auf, wenn Zinsbindungsfristen auf der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Auch eine variable Verzinsung

von Finanzierungsinstrumenten kann bei Marktveränderungen zu einem Zinsrisiko führen.

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel einer weitgehend fristenkongruenten Refinanzierung, um Laufzeitinkongruenzen zu vermeiden, und schließt Derivatekontrakte zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken ab. Eine vollständige Wirksamkeit dieser Absicherung oder eine vollständige Vermeidung von Verlusten kann jedoch nicht garantiert werden.

Zudem können steigende Zinssätze bei Refinanzierungsinstrumenten zu höheren Refinanzierungskosten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Zinsänderungsrisiken setzt die Allane SE strukturierte Verfahren ein, die sowohl barwertige als auch GuV-orientierte Betrachtungen umfassen. Die Analyse der potenziellen Auswirkungen erfolgt systematisch im Rahmen eines Limitsystems. Dabei werden insbesondere Barwertverluste infolge von Veränderungen der Zinsstrukturkurve – einschließlich Parallelverschiebungen um bis zu 200 Basispunkte – sowie verschiedene Zinsszenarien bewertet. Die Ergebnisse werden regelmäßig differenziert nach steuerungsrelevanten und weiteren Szenarien an die Geschäftsführung berichtet. Dabei orientiert sich die Allane Mobility Group an den regulatorischen Anforderungen für Banken orientiert und untersucht ergänzend, wie sich solche Zinsveränderungen auf das Zinsergebnis auswirken.

Die Quantifizierung der unerwarteten Zinsänderungsrisiken erfolgt mittels einer historischen Simulation. Diese basiert auf einem Beobachtungszeitraum ab dem Jahr 2008 und verwendet ein Konfidenzniveau von 99,95 % sowie eine Halbdauer von 62 Tagen. Durch dieses Vorgehen wird eine risikosensitive Bewertung der potenziellen Auswirkungen von Zinsänderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ermöglicht.

### 3.3 Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko bezeichnet die Gefahr, dass bestehende Finanzmittel nicht ausreichen, um die finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns bei Fälligkeit zu decken. Die Allane Mobility Group versucht, durch ihre Finanzplanung sicherzustellen, dass sowohl unter normalen als auch unter Stressbedingungen ausreichend Liquidität zur Begleichung fälliger Verbindlichkeiten zur Verfügung steht.

Seit der Änderung der Eigentümerstruktur im Geschäftsjahr 2020 wird verstärkt auf eine fristenkongruente und ausgewogene Refinanzierung innerhalb des Konzernverbunds geachtet.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung der Liquiditätsrisiken wendet die Allane SE ein Set an Verfahren und Methoden an, das sich am regulatorischen Rahmen orientiert. Die Struktur sowie die Entwicklung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten werden kontinuierlich über den Zeitverlauf hinweg analysiert, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und adäquate Steuerungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Die Notwendigkeit zur Refinanzierung wird im Rahmen eines mehrjährigen Refinanzierungsplans auf monatlicher Basis bewertet. Ergänzend erfolgt eine fortlaufende Analyse der Entwicklung der durchschnittlichen Refinanzierungskosten, um potenzielle Kostenrisiken frühzeitig zu identifizieren. Die Liquiditätslage selbst wird mithilfe monatlicher Liquiditätsablaufbilanzen überwacht, die den kumulierten Liquiditätsabfluss über einen Betrachtungszeitraum von bis zu zehn Jahren abbilden. Für Zwecke des Liquiditätsnotfallmanagements verfügt die Allane SE über einen Liquiditätsnotfallplan, der regelmäßig auf seine Aktualität überprüft wird.

Für die Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung des Refinanzierungskostenrisikos auf Basis einer historischen Verlustverteilung. Hierbei kommt ein Liquidity-Value-at-Risk-Modell (LVaR) mit einem Konfidenzniveau von 99,95 % zur Anwendung, das die potenziellen monetären Auswirkungen von Änderungen in den Refinanzierungskosten ermittelt. Darüber hinaus werden regelmäßig risikospezifische Stresstests in Form von Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um die Widerstandsfähigkeit gegenüber extremen, aber plausiblen Marktentwicklungen sicherzustellen.

Zudem verfügt die Allane Mobility über ein breites Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. Forfaitierung oder die Verbriefung von Leasingforderungen. Davon hat das Unternehmen erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und ein Asset-Backed-Securities-Programm („ABS-Programm“) eingeführt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde eine weitere ABS-Tranche begeben, um die Refinanzierung zusätzlich zu diversifizieren.

### 3.4 Geschäftsstrategisches Risiko

Das geschäftsstrategische Risiko definiert die Allane SE als die Gefahr potenzieller Verluste oder reduzierter Gewinne durch nachteilige geschäftsstrategische Entwicklungen, oder Entscheidungen sowie infolge negativer Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds. Zusätzlich umfasst dieses Risiko das Nichterreichen geschäftsfeldspezifischer Zielvorgaben, beispielsweise infolge veränderter Kundenpräferenzen, des Markteintritts neuer Wettbewerber oder geänderter regulatorischer Rahmenbedingungen. Starke Veränderungen des Geschäftsumfeldes, wie technologische Transformationen (z.B. Elektrifizierung) oder hohe Nachfrageänderungen, können für die Allane das Risiko von Umsatzeinbrüchen beziehungsweise hohen finanziellen Verlusten nach sich ziehen.

Die Geschäftsleitung steuert strategische Risiken durch gezielte Maßnahmen, wie die Diversifizierung der Vertriebskanäle und den Einsatz geeigneter Marketingstrategien. Die Überwachung dieser Risiken erfolgt durch das (Risiko-)Controlling.

### 3.5 Operationelles Risiko

Das operationelle Risiko bezeichnet die Gefahr von Verlusten, die insbesondere durch menschliches Verhalten, technologisches Versagen, unangemessene oder fehlerhafte Prozesse sowie externe Ereignisse entstehen können. Zudem umfasst es regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken.

Zur Steuerung operationeller Risiken sieht die Allane Mobility Group einen dezentralen Ansatz vor, bei dem speziell geschulte Koordinatoren aus den jeweiligen Fachbereichen für die Umsetzung verantwortlich sind. Die Messung und Überwachung dieser Risiken obliegt dem Risikocontrolling.

Für die Allane SE können sich auch aus anhängigen oder potenziellen Rechtsstreitigkeiten operationelle Risiken ergeben. Verfahren im Zusammenhang mit Widersprüchen gegen Leasingverträge haben zuletzt an Bedeutung verloren. Um Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen, werden die Musterleasingverträge und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen kontinuierlich überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur strukturierten Bearbeitung, Abwicklung und Überwachung

von Widersprüchen besteht im Bereich Recht eine spezialisierte Organisationseinheit.

Der Geschäftserfolg der Allane Mobility Group ist maßgeblich vom Wiedererkennungswert der neu etablierten Marke abhängig. Zur Minimierung potenzieller Reputations- und strategischer Geschäftsrisiken erfolgte die Abkoppelung der Marke Sixt schrittweise über mehrere Jahre. Parallel dazu wurde der Bekanntheitsgrad der neuen Marke durch gezielte Marketingmaßnahmen systematisch gesteigert. Der vollständige Markenwechsel wurde im Geschäftsjahr 2025 abgeschlossen.

Das Prozessrisiko beschreibt die Gefahr von Verlusten, die durch unangemessene Abläufe entstehen. Die ordnungsgemäße Prozessausführung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Prozessverantwortlichen und soll durch organisatorische Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen überwacht werden. Zur Fehlervermeidung sind entsprechende Maßnahmen sowohl in der Aufbau- als auch in der Ablauforganisation der Allane Mobility Group vorgesehen. Sie sollen ein vorgegebenes Sicherheitsniveau gewährleisten. Die interne Revision fungiert als prozessunabhängige Instanz und überprüft regelmäßig die eingesetzten Prozesse und angewandten Methoden. Dabei verfolgt sie einen risikoorientierten Prüfungsansatz, der sowohl die Konformität mit gesetzlichen bzw. regulatorischen Vorschriften als auch die Einhaltung von Konzernvorgaben sicherstellt.

Im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft nutzt die Allane Mobility Group ein selbstentwickeltes IT-System. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder -ausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und sie im schlimmsten Fall sogar zum Stillstand bringen. Aufgrund der hohen Komplexität des IT-Systems stellt die Implementierung neuer, ersetzender oder ergänzender Softwarelösungen besondere Anforderungen an die Kompatibilität mit bestehenden Systemen. Diese müssen erfüllt werden, um einen reibungslosen operativen Geschäftsablauf zu gewährleisten.

Neben internen Betriebsrisiken besteht auch das Risiko gezielter externer Angriffe auf die IT-Infrastruktur und den Datenbestand des Unternehmens, beispielsweise durch Hacking oder Distributed-Denial-of-Service-Attacken. Die fortschreitende Digitalisierung kann dieses Risiko weiter erhöhen. Um dem entgegenzuwirken, unterhält die Allane Mobility Group eigene IT-Ressourcen, -Kapazitäten und -Infrastruktur, deren Aufgaben in der permanenten Kontrolle,

Wartung und Weiterentwicklung sowie im Schutz der IT-Systeme des Konzerns bestehen.

Die persönlichen Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Mitarbeitenden sind ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Allane Mobility Group. So könnte eine erhöhte Fluktuation und damit der Verlust von Know-how z. B. die Servicequalität im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft beeinträchtigen. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, setzt die Allane Mobility Group verstärkt auf Ausbildung und Fortbildung, verankert die Personalförderung in der Unternehmenskultur und nutzt gezielte Anreizsysteme.

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen, bei der größtenteils standardisierte Vereinbarungen verwendet werden, die in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Bereits geringfügige Formulierungsungenauigkeiten oder Änderungen der rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, unterhält die Allane Mobility Group ein strukturiertes Vertragsmanagement, das Rechtsexperten einbezieht und durch umfassende Systemkontrollen ergänzt wird.

Weitere regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit als Finanzdienstleistungsinstitut einhergehen, werden durch eine MaRisk-orientierte Compliance-Struktur sowie entsprechende Kontroll- und Präventionsmechanismen reduziert. Regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Neuerungen oder Änderungen werden kontinuierlich von den zuständigen Fachabteilungen der Allane SE überwacht, an die Geschäftsleitung kommuniziert und im Rahmen von Projekten zeitnah und fristgerecht umgesetzt.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 ist das Auslagerungsrisiko als relevantes Risiko identifiziert. Das Management dieses Risikos erfolgt unter anderem durch die Ernennung eines Outsourcing-Beauftragten und die Etablierung eines umfassenden Rahmenwerks. Dieses umfasst insbesondere die in den Auslagerungsvereinbarungen festgelegten Prüfungs- und Kontrolltätigkeiten gegenüber den jeweiligen Dienstleistern.

Neben dem Auslagerungsrisiko gewinnen auch Nachhaltigkeitsrisiken zunehmend an Bedeutung. Nachhaltigkeitsrisiken können erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group haben. Daher

sollen sie bereits im bestehenden Risikomanagement berücksichtigt und weiter in die Kontrollprozesse integriert werden.

Dabei beziehen sich die Nachhaltigkeitsrisiken auf Ereignisse oder Entwicklungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung, die tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation der Allane Mobility Group haben können. Bereits bei den identifizierten Risikoarten werden Nachhaltigkeitsrisiken als potenzielle Risikotreiber berücksichtigt, etwa Transformationsrisiken mit langfristigen Folgen für Verbrennungsmotoren oder gesetzliche Veränderungen. Angesichts aktueller gesellschaftlicher, ökonomischer und regulatorischer Entwicklungen verstärkt die Allane Mobility Group ihre Bemühungen, Nachhaltigkeitsrisiken weiter in das Risikomanagement und Risikocontrolling zu integrieren. Für das Verständnis zu den Auswirkungen von besonderen Themen bzw. Risikoszenarien, führt die Allane Mobility Gruppe zusammen mit ihren Muttergesellschaften ad-hoc Stresstest Berechnungen durch. Die Ergebnisse werden in die Geschäftsplanung sowie die Risikosteuerung mit einbezogen. Darüber hinaus hat die Allane Mobility Gruppe gegen Ende 2025 ein internes ESG-Forum eingerichtet, in dem die strategische Richtung sowie die Operationalisierung mit den betroffenen Fachbereichen erörtert wird. Ziel ist es die ESG-Integration in die regulären Business Prozesse.

Zur Identifikation, Bewertung und Steuerung operationeller Risiken führt die Allane SE mindestens einmal jährlich ein strukturiertes Risk and Control Self-Assessment (RCSA) durch. Im Rahmen dieses Prozesses werden potenzielle operationelle Risiken systematisch identifiziert und hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Schadenshöhe bewertet. Ergänzend wird die kontinuierliche Erfassung und Analyse tatsächlich eingetretener Schadensfälle in einer zentralen Schadensfalldatenbank weiter ausgebaut.

Für die Zwecke der Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung operationeller Risiken sowohl auf Basis eines ökonomischen Ansatzes als auch nach dem aufsichtsrechtlich anerkannten Basisindikatoransatz gemäß Capital Requirements Regulation (CRR). Der jeweils höhere Wert aus beiden Ansätzen wird zur konservativen Abbildung im Rahmen der internen Risikotragfähigkeitssteuerung herangezogen. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass die operationellen Risiken sowohl den regulatorischen Anforderungen als auch den internen Steuerungsbedarfen angemessen Rechnung tragen.

### 3.6 Beteiligungsrisiko

Aufgrund der Beteiligungsstruktur der Allane SE wurde das Beteiligungsrisiko als wesentliches Risiko identifiziert.

Die Allane SE definiert das Beteiligungsrisiko als die Gefahr unerwarteter Verluste, die entstehen, wenn der Marktwert von Beteiligungen fällt – einschließlich des Risikos eines Ausfalls von Dividenden sowie der Übertragung von Verlusten. Es besteht ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko bei der 100-prozentigen Beteiligung der Allane SE an der Allane Mobility Consulting GmbH, da seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen beiden Unternehmen besteht. Seit dem Geschäftsjahr 2023 existiert zudem ein Ergebnisabführungsvertrag mit der One Mobility Management GmbH. Verluste der Allane Mobility Consulting GmbH sowie der One Mobility Management GmbH haben damit eine direkte negative Auswirkung auf die Ertragslage der Allane SE.

Das Risikomanagement- und Risikocontrollingsystem der Allane Mobility Consulting GmbH wurde durch den Abschluss eines Auslagerungsvertrags teilweise an die Allane SE übertragen. Die bei der Allane SE angewendeten Risikomethoden und -verfahren werden unter Berücksichtigung von Angemessenheit und Proportionalität auch für die Allane Mobility Consulting GmbH genutzt. Dadurch ist die Allane Mobility Consulting GmbH eng in die Risikosteuerungs- und -überwachungsprozesse der Allane SE eingebunden. Dies ermöglicht eine frühzeitige Identifizierung negativer Risiko- und Ertragsentwicklungen, sodass rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung des Beteiligungsrisikos nach der Durchschaumethode, basierend auf der Annahme, dass die Risiken auf Konzernebene aggregiert werden.

## 4. Beurteilung des Gesamtrisikoprofils durch den Vorstand

Die Allane SE hat ein gruppenweites internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, das darauf ausgerichtet ist, Entwicklungen, die zu wesentlichen Verlusten führen oder den Fortbestand der Allane SE bzw. des Konzerns gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen und aktiv zu steuern. Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Kontrollmechanismen im Rahmen des Prozesses zur Überwachung des

Gesamtrisikoprofils weiter ausgebaut. Alle identifizierten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig analysiert, bewertet und im Zuge der Gremienarbeit kommuniziert sowie dokumentiert. Vorstand und Aufsichtsrat wurden zeitnah über die Ergebnisse informiert, um bei Bedarf notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem der Allane Mobility Group folgt den Vorgaben der Santander-Gruppe und soll eine methodische Adäquanz im Einklang mit dem Proportionalitätsprinzip gewährleisten.

Die Allane Mobility Group stellt sicher, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügt, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die einen wesentlichen Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichts wesens der Allane Mobility Group bildet, wird der unerwartete Verlust aus den als wesentlich eingestufteten Risiken mit einem Konfidenzniveau in Höhe von 99,95 % der verfügbaren Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Die Risiko-tragfähigkeit ist dann gegeben, wenn die wesentlichen Risiken kontinuierlich durch eine entsprechende Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können. Zum Stichtag 31. Dezember 2025 weist die Allane ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko) und Liquiditätsrisiken sowie für geschäftsstrategische, operationelle und Beteiligungsrisiken in Höhe von insgesamt 195,9 Mio. Euro (2024: 249,3 Mio. Euro) aus.

Das interne Kapital (Risikodeckungspotenzial) gemäß dem Substanzwertansatz beträgt zum Bilanzstichtag 331,6 Mio. Euro (2024: 257,7 Mio. Euro). Es setzt sich im Wesentlichen aus 112,1 Mio. Euro (2024: 86,3 Mio. Euro) bilanziellen Eigenkapitals, 194,8 Mio. Euro (2024: 171,4 Mio. Euro) aus dem aktivierten Vermögen einschließlich des Bestellbuchs sowie aus 26 Mio. Euro Nachrangdarlehen zusammen, das von der Muttergesellschaft Hyundai Capital Bank Europe (HCBE) gewährt wurde. Daraus ergibt sich eine Deckung der wesentlichen Risiken von rund 169,2 % (2024: 102,9 %), wozu das Nachrangdarlehen 13 Prozentpunkte beigetragen hat, während der übrige Anstieg aus gestiegenem Substanzwert und geringerem Risikokapitalbedarf resultiert. Die Risikotragfähigkeit war über den gesamten Berichtszeitraum hinweg auf Basis der durchgeführten Ermittlungen gegeben. Limit Überschreitungen wurden nicht festgestellt.

Die wesentlichen Risiken verteilen sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt:

#### Risikoart

in Mio. Euro	Wesentliche Risiken	
	2025	2024
Restwertrisiko	125,0	181,7
Adressenausfallrisiko	30,0	23,9
Operationelles Risiko	8,3	12,9
Zinsänderungsrisiko	11,6	11,7
Beteiligungsrisiko	5,1	5,1
Liquiditätsrisiko	0,0	0,0
Geschäftsstrategisches Risiko	15,9	14,0
<b>Gesamtrisiko</b>	<b>195,9</b>	<b>249,3</b>

Die wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum Vorjahresstichtag betreffen insbesondere das Restwertrisiko, das operationelle Risiko sowie das Adressenausfallrisiko. Die Reduktion des Restwertrisikos ist auf die Weiterentwicklung der Methodologie innerhalb der Santander-Gruppe zur Berechnung des unerwarteten Verlusts zurückzuführen. Die Berücksichtigung einer zeitlichen Gewichtung des Risikos für Leasingrückläufer, die nach 12 Monaten zurückkommen, senkt die Risikoanforderungen für diese Fahrzeuge des Portfolios. Die Veränderungen beim operationellen Risiko resultieren aus folgenden Effekten: Einerseits lag der nach dem ökonomischen Ansatz ermittelte Wert für operationelle Risiken aufgrund gesteigener Geschäftsaktivitäten leicht über dem Vorjahresniveau. Andererseits fiel der nach dem aufsichtsrechtlichen Basisindikatoransatz ermittelte Wert im Geschäftsjahr 2025 aufgrund höherer Abschreibungen für Restwerte niedriger aus als im Vorjahr. Insgesamt reduzierte sich die Höhe des operationellen Risikos auf 8,3 Mio. Euro.

Die Berechnung des Adressenausfallrisikos erfolgt auf Grundlage des Asset-Value Modells der Santander-Consumer Bank. Die Erhöhung des Risikowerts im Geschäftsjahr 2025 ist auf das gestiegene Geschäftsvolumen sowie die jährliche Anpassung der Parameter, insbesondere des Korrelationsparameters innerhalb des Portfolios zurückzuführen.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch eine historische Verlustverteilung simuliert, die aus Zinsschwankungen seit dem Geschäftsjahr 2008 abgeleitet wird. So spielen bei der Kapitalanforderung für das Zinsänderungsrisiko sowohl die Differenz zwischen den Laufzeiten für Aktiva und Passiva („Duration Gap“) als auch die Zinsvolatilität eine wesentliche Rolle. Das Beteiligungsrisiko wird mittels der Durchschaumethode quantifiziert, während die Liquiditätsrisiken auf Basis

einer historischen Verlustverteilung berechnet werden. Hierbei wird der LVaR herangezogen, der die finanziellen Auswirkungen von Änderungen der Refinanzierungskosten quantifiziert.

Zum 31.12.2025 bestanden in der Liquiditätsablaufbilanz keine offenen Liquiditätslücken. Vor diesem Hintergrund wird das Liquiditätsrisiko mit Null quantifiziert.

Basierend auf den wesentlichen Risiken führt die Allane SE quartalsweise Stresstests durch. Ziel dieser Tests ist es, den zusätzlichen Kapitalbedarf unter Stressbedingungen zu quantifizieren und dadurch frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Dafür werden außergewöhnliche und extreme, aber plausible Ereignisse simuliert. Da Stresstests eine zukunftsgerichtete Perspektive bieten, dienen ihre Ergebnisse zudem als Frühwarnindikatoren und unterstützen die proaktive Risikosteuerung.

Innerhalb der Risikotragfähigkeitsrechnung wurden zum 31. Dezember 2025 folgende Arten von Stresstests berücksichtigt:

- Risikospezifische Stresstests (Sensitivitätsanalysen)
- Inverse Stresstests
- Übergreifende Stresstests

Die übergreifenden Stresstests weisen zum 31.12.2025 durchwegs Kapitaldeckungsquoten von über 100% aus, was die Stress Resilienz der Allane Mobility Group bestätigt. Hierbei war eine Verbesserung im Jahresverlauf zu beobachten, da noch zu Q1 2025 Stresstest Ergebnisse nahe der 100% Marke gemessen wurden, welche die Aufnahme eines Nachrangdarlehens der Muttergesellschaft HCBE als Vorsichtsmaßnahme triggerten.

Die einzelnen Szenarien werden sowohl aus hypothetischen als auch aus historischen Ereignissen abgeleitet und gezielt an die aktuelle Wirtschaftsentwicklung angepasst. Sie dienen als wesentliche Impulsgeber, um bei Bedarf geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Neben der Darstellung der Risikotragfähigkeitsrechnung berechnet die Allane Mobility Group verschiedene Metriken, um den Risikoappetit in den Bereichen Solvabilität, Ergebnisvolatilität, Konzentration, Liquidität und nichtfinanzielle Risiken zu erfassen. Diese Risikoappetitmetriken spielen eine zentrale Rolle bei der frühzeitigen Erkennung potenzieller

Risiken. Zudem werden Risikoappetitmetriken kontinuierlich von verschiedenen Risikogremien überwacht.

Auf Basis der zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation betrachtet sich die Allane Mobility Group – insbesondere im Hinblick auf die aktuellen geopolitischen Risiken – als angemessen aufgestellt, um die Überwachung und Steuerung der Unternehmensgruppe sicherzustellen.

Zur Sicherstellung der Liquidität nutzt die Allane Mobility Group ABS-Strukturen, bestehende Kreditlinien sowie Refinanzierungsmöglichkeiten innerhalb des Konzernverbunds. Auf Basis der kurz- und mittelfristigen Liquiditätsvorausschau – auch unter Stressszenarien – überwacht das Unternehmen die Nutzung der Finanzierungsinstrumente kontinuierlich und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ein.

Insbesondere aufgrund der Vereinbarung zum teilweisen Transfer von Restwertchancen und -risiken sowie aufgrund der breiten Kundendiversifizierung – sowohl hinsichtlich der Branchenzugehörigkeit als auch der Unternehmensgröße von Privatkunden bis hin zu Großkonzernen – bewertet die Gesellschaft ihre Gesamtrisikosituation gegenüber dem Vorjahr trotz des gewachsenen Vertragsvolumens als niedriger, gemessen an der Risikotragfähigkeitsquote 169,2% gegenüber dem Vorjahreswert von 102,9%. Die Eigentümerstruktur mit zwei global agierenden Partnern – der Santander-Gruppe und Hyundai Capital Services – trägt ebenfalls zur Stabilität bei.

Zum Berichtszeitpunkt wurden keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Gleichwohl zeigten die im Geschäftsjahr 2025 durchgeführten Stresstests einen erhöhten Kapitalbedarf, der durch ein vorübergehendes Nachrangdarlehen der Muttergesellschaft HCBE adressiert wurde. Die Gesellschaft plant das Nachrangdarlehen der Muttergesellschaft HCBE planmäßig im Jahr 2026 zurückzuzahlen.

## 5. Chancenbericht

Chancen sind definiert als Möglichkeiten, die geplanten Ziele eines Unternehmens aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen zu sichern oder zu übertreffen. Die Identifizierung und Verwertung von Chancen im Rahmen der

Unternehmensstrategie liegt in der Verantwortung der operativen Geschäftsbereiche der Allane Mobility Group.

### 5.1 Marktchancen

#### Allgemeine Konjunktorentwicklung

Die Allane Mobility Group ist in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und dabei vor allem in Deutschland abhängig. Eine verbesserte Wirtschaftslage kann zu erhöhten Investitionen von Unternehmen in Flottenfahrzeuge und Flottenmanagementdienstleistungen sowie von Privat- und Gewerbekunden in Neu- und Gebrauchtfahrzeuge führen. Dies könnte sich positiv auf die Nachfrage nach den Angeboten der Allane Mobility Group auswirken.

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2026 bezieht die Allane Mobility Group die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturentwicklung ein und stellt diese im Prognosebericht dar.

#### Positive Leasingkonjunktur

Der deutsche Leasingmarkt ist nach Großbritannien der zweitgrößte Leasingmarkt Europas und war von 2013 bis 2019 durch einen stabilen Wachstumstrend geprägt, der erst mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie 2020 unterbrochen wurde.

Aktuelle Erhebungen des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) aus dem Jahr 2025 belegen die strukturell hohe Bedeutung von Leasing für die Investitionstätigkeit in Deutschland. 60 % der mittelständischen Unternehmen ziehen Leasing bei Investitionsentscheidungen in Betracht, und 82 % dieser Unternehmen entscheiden sich letztlich für Leasing. Dies stellt einen Höchstwert innerhalb der Studienreihe dar und unterstreicht die nachhaltige Marktdurchdringung des Instruments.

Gerade vor dem Hintergrund des fortschreitenden Transformationsbedarfs – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung, Dekarbonisierung und Elektrifizierung von Flotten – eröffnet Leasing Unternehmen die Möglichkeit, Investitionen flexibel, liquiditätsschonend und planbar umzusetzen. Daraus ergeben sich strukturelle Wachstumschancen für Leasinganbieter, da Investitionsentscheidungen zunehmend mit flexiblen Finanzierungs- und Servicemodellen verknüpft werden.

Vor diesem Hintergrund erwartet die Allane SE, dass eine wirtschaftliche Erholung sowie steigende Investitionsimpulse in den kommenden Jahren positive Effekte auf die Leasingkonjunktur haben können. Die hohe Akzeptanz von Leasing im Mittelstand bildet dabei eine belastbare Grundlage für weiteres Wachstum.

#### Quellen

BDL, BDL-Leasingnews, Sonderausgabe zur Marktstudie „Leasing in Deutschland 2025“

#### Branchentrends

Der Markt für Mobilität sowie die Bedürfnisse der Kunden werden sich nach Expertenmeinungen in den kommenden Jahren weiterhin stark verändern. Häufig wird dieser Wandel durch Branchentrends wie Nutzen statt Besitzen, Flexibilisierung, Individualisierung, Auto-Abos, Neue Mobilität, Urbanisierung, Digitalisierung, Konnektivität, Nachhaltigkeit, alternative Antriebe, Elektromobilität und Kundenfokussierung begründet.

Insbesondere mit Blick auf das von Deutschland angestrebte Ziel der Klimaneutralität bis 2045 gewinnt Leasing zunehmend an Bedeutung. So ist die Verkehrs- und Energiewende ein zentraler Pfeiler der Klimapolitik. Vor diesem Hintergrund kann Leasing als Investitions- und Transformationsinstrument einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen leisten. Nach Einschätzung des BDL kann die Leasing-Wirtschaft die Energiewende unterstützen und vorantreiben.

Leasinganbieter wie die Allane Mobility Group können von den aktuellen und künftigen Entwicklungen profitieren, indem sie entsprechende Produkte und Services für E-Mobilität entwickeln bzw. weiter ausbauen.

Laut Dataforce ist Leasing weiterhin die bevorzugte Beschaffungsform für Flottenfahrzeuge: Im Jahr 2025 belief sich der Leasinganteil in deutschen Fuhrparks auf 66 %, was einem Anstieg von 3,0 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Darüber hinaus gewinnt auch das Leasing von Gebrauchtfahrzeugen zunehmend an Relevanz. Zwar nutzen derzeit erst rund 6 Prozent der Flotten mindestens ein Leasingfahrzeug, das bei Vertragsbeginn bereits mindestens ein Jahr alt war, gleichzeitig bekunden jedoch bis zu 22 % der Flottenverantwortlichen grundsätzliches Interesse am Leasing gebrauchter Fahrzeuge.

Auch im privaten Bereich hält der Trend zum Leasing an. Nach Angaben von AutoScout24 und LeasingMarkt.de

entfielen im Jahr 2025 55 % der Leasingverträge auf Privatpersonen. Damit blieb der Privatsektor – wie bereits im Vorjahr – die größere Kundengruppe im Leasingmarkt, während die übrigen Verträge auf gewerbliche Kunden entfielen.

Die Allane Mobility Group kann insbesondere mit ihrem Leasingangebot auf allane.de von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, da die Online-Plattform Privatkunden unter anderem ermöglicht, Leasingwagen – sowohl mit Verbrennungsmotoren als auch mit alternativen Antrieben – digital zu konfigurieren und direkt zu bestellen. Mit der im Jahr 2025 erfolgten Erweiterung um digitale Gebrauchtwagenangebote adressiert Allane zusätzliche Kundensegmente und stärkt das Wachstumspotenzial im zunehmend digitalen Fahrzeugmarkt.

Zusätzlich bieten sich durch die von Allane entwickelte Plattform „Allease“ Chancen im Captive-Leasing-Geschäft. Das Tool ermöglicht es Herstellern, Leasingangebote für Fahrzeuge über ihr eigenes Händlernetzwerk zu vertreiben. Damit positioniert sich Allane nicht nur als Finanzierungspartner, sondern als strategischer Enabler für OEM-Vertriebsmodelle.

#### Quellen

Dataforce, Leasingmarkt 2025: Wachstum setzt sich fort, 01.12.2025; AutoScout24 / LeasingMarkt.de, Leasing Rückspiegel 2025.

## 5.2 Wettbewerbschancen

### Wachstum durch markenübergreifendes Angebot

Als Leasinggesellschaft mit einem Mehrmarkenangebot bieten sich der Allane Mobility Group nach Einschätzung des Vorstands Wettbewerbsvorteile gegenüber markengebundenen Anbietern. Das Unternehmen kombiniert eine breite Fahrzeugauswahl mit fundierter Expertise in der Bewertung von Nutzungsdauern sowie in der Gebrauchtwagenvermarktung.

Die strategische Relevanz dieses Ansatzes wird durch eine aktuelle Studie von EY bestätigt, wonach sich die Automobilindustrie zunehmend von markenzentrierten Vertriebsmodellen hin zu kundenorientierten, markenübergreifenden Mobilitäts- und Serviceökosystemen entwickelt. Zwar ist das Segment **Captive Leasing** naturgemäß stärker an einzelne Hersteller gebunden, das übergeordnete Geschäftsmodell der Allane Mobility Group bleibt jedoch klar auf Markenvielfalt und Kundenzentrierung ausgerichtet und adressiert damit langfristige Wachstumspotenziale

#### Quellen

### Hohe Relevanz ergänzender Serviceleistungen

Der Trend, neben der Leasingfinanzierung eines Fahrzeugs auch ergänzende Services in Anspruch zu nehmen, hat sich in den vergangenen Jahren weiter fortgesetzt. Gerade vor dem Hintergrund des anhaltenden Fachkräftemangels gewinnen von Leasinggesellschaften angebotene Zusatzleistungen wie Reparatur, Wartung oder Schadensmanagement zunehmend an Bedeutung. Laut Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) bestätigen 58 % der befragten Unternehmen, dass solche Dienstleistungen Freiräume schaffen und es Mitarbeitenden ermöglichen, sich stärker auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Zudem nennen 65 % der Unternehmen ergänzende Services als entscheidenden Grund für die Wahl einer Leasing-Finanzierung.

Diese Entwicklung unterstreicht die wachsende Nachfrage nach integrierten Mobilitäts- und Serviceangeboten. Für Leasinganbieter ergeben sich daraus zusätzliche Potenziale zur Differenzierung, Kundenbindung und Steigerung wiederkehrender Erlöse.

Die Allane Mobility Group begegnet diesem Trend, indem sie ihren Flottenkunden im Rahmen des Full-Service-Leasings ein Komplettpaket bietet und alle mit der Flotte verbundenen Verwaltungstätigkeiten übernimmt.

Aufgrund des in Jahrzehnten aufgebauten Know-hows und eines breiten Netzwerks an Kooperationspartnern sieht sich die Allane Mobility Group gut positioniert, um von der steigenden Nachfrage nach integrierten Mobilitäts- und Serviceleistungen nachhaltig zu profitieren.

In den Geschäftssegmenten **Online Retail** und **Captive Leasing** ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zweite Privatleasingvertrag Servicekomponenten.

Daher geht die Allane Mobility Group davon aus, dass Services – sowohl im Privat- als auch im Flottenkundenbereich künftig zunehmend relevanter werden. Im Privat- und Gewerbekundengeschäft bietet die Allane Mobility Group auf der Onlineplattform allane.de ergänzende Serviceleistungen an, darunter Wartungs- und Verschleißpakete, Schadenmanagement sowie Versicherungsangebote wie Kfz- und GAP-Versicherung. Diese Services können zusätzlich zur

klassischen Fahrzeugfinanzierung in Anspruch genommen werden.

Ziel von Allane ist es, die Servicequote im Vertragsbestand gezielt zu erhöhen und die Profitabilität nachhaltig zu steigern.

#### Quellen

BDL, BDL-Leasingnews, Sonderausgabe zur Marktstudie „Leasing in Deutschland 2025“, Stand: 19. Februar 2026.

### Wachstum durch Marketingkampagnen und -kooperationen

Im Segment **Online Retail** nutzt die Allane Mobility Group verschiedene Marketingkampagnen, um die Bekanntheit der Online-Plattformen zu erhöhen und damit die Zahl der Vertragsabschlüsse zu steigern. Marketingaktionen können sowohl in Kooperation mit einem Marketingpartner als auch komplett eigenständig über die eigenen Marken abgebildet werden.

### Wachstum durch Wiedervermarktung

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen bietet Leasinganbietern die Chance, eine führende Position auf dem Gebrauchtwagenmarkt einzunehmen. Die Zahl der Besitzumschreibungen ist im Jahr 2025 laut DAT mit rund 6,5 Mio. Einheiten nahezu stabil geblieben. Für 2026 gehen die Experten des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) von einer weiterhin stabilen Marktentwicklung aus.

Gleichzeitig haben sich die Gebrauchtwagenpreise dauerhaft auf einem deutlich höheren Niveau als vor der Pandemie etabliert. Im Jahr 2025 lag der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis laut AutoScout24 bei 27.787 Euro und damit nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Diese Entwicklung wird neben inflationären Effekten und gestiegenen Produktionskosten insbesondere durch den strukturellen Wandel im Gebrauchtwagenmarkt getragen. Der wachsende Anteil junger, hochwertiger Fahrzeuge aus kürzeren Leasinglaufzeiten erhöht die durchschnittliche Fahrzeugqualität und wirkt preisstabilisierend, was die Voraussetzungen für attraktive Wiedervermarktungserlöse verbessert.

Anbieter von Fleet Leasing und Fuhrparkmanagement profitieren in besonderem Maße von dieser Entwicklung, da sie zu den größten Wiederverkäufern in Europa zählen und über eine hohe Markttransparenz sowie umfangreiche Vermarktungserfahrung verfügen. Durch den Zugang zu breiten Händlernetzwerken, Reparatur- und Wartungsstrukturen

sowie durch die Möglichkeit einer länderübergreifenden Vermarktung können sie den Wiederverkaufswert von Leasingrückläufern gezielt optimieren und regionale Nachfrageschwankungen ausgleichen.

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells der Allane Mobility Group und erfolgt insbesondere über eine Online-B2B-Auktionsplattform sowie über vier konzernerneigene lokale Gebrauchtwagenstandorte. Seit dem Geschäftsjahr 2018 werden zudem verstärkt internationale Händler an die Plattform angebunden, um die Vermarktung von Leasingrückläufern im Ausland zu intensivieren und die Abhängigkeit vom deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu reduzieren. Ergänzend hat die Allane Mobility Group ihr Geschäftsmodell seit 2025 um den Online-Vertrieb von Gebrauchtwagen über die Plattform allane.de erweitert und erschließt damit zusätzliche Absatzkanäle im Endkundengeschäft.

Zur weiteren Professionalisierung der Wiedervermarktung hat die Allane Mobility Group im Jahr 2025 den Rückgabeprozess für Leasingfahrzeuge gemeinsam mit DEKRA standardisiert und optimiert. Die objektive und einheitliche Zustands- und Schadenbewertung sowie die digitale Dokumentation erhöhen Transparenz, Vergleichbarkeit und Prozesssicherheit. Dadurch können Fahrzeuge schneller, effizienter und wertstabiler weitervermarktet werden, was zur Reduzierung von Restwertrisiken beiträgt und das Rendite-Risiko-Profil nachhaltig verbessert.

Insgesamt eröffnen diese Maßnahmen der Allane Mobility Group attraktive Wachstums- und Ergebnispotenziale im Gebrauchtwagensegment.

#### Quellen

DAT, Gebrauchtwagenmarkt im Dezember 2025, 7. Januar 2026;  
ZDK, ZDK-Prognose: 2026 wird zum Autojahr – E-Mobilität vor dem Durchbruch, 08. Dezember 2025;  
AutoScout 24, Jahresanalyse 2025: Europäischer Gebrauchtwagenmarkt zeigt sich stabil – aber struktureller Wandel prägt den Einstieg ins Jahr 2026, 12. Dezember 2025.

### 5.3 Chancen durch Megatrends

#### Individuelle Online- und Mobile-Lösungen

Nach Einschätzung der Allane SE treibt die fortschreitende Digitalisierung die Weiterentwicklung der Kundenlösungen in allen Geschäftsbereichen voran. Insbesondere im Fleet Leasing und Flottenmanagement gewinnen neben der persönlichen Betreuung zunehmend digitale Aspekte wie

Automatisierung, Effizienzsteigerung und hohe Prozesssicherheit an Bedeutung.

Die Allane Mobility Group misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Firmenkundengeschäft sollen Leasing- und Verwaltungsprozesse zunehmend durch digitale Reportings, Anwendungen und Apps effizienter gestaltet werden. Im Privat- und Gewerbekundengeschäft wird der Leasingprozess unter anderem durch einen Online-Konfigurator und vollständig digitale Bestellschritte vereinfacht.

Mit der Erweiterung der Onlineplattform allane.de um digitale Gebrauchtwagenangebote im Jahr 2025 wurde das bestehende Online-Angebot gezielt ausgebaut. Daraus ergeben sich zusätzliche Chancen, individuelle Kundenbedürfnisse über digitale Kanäle noch besser abzubilden und Online- und Mobile-Lösungen weiter zu personalisieren.

Ergänzend optimiert die Allane Mobility Group kontinuierlich die digitale Präsentation von Fahrzeugangeboten, um Transparenz, Vergleichbarkeit und Nutzererlebnis im Online-Leasing weiter zu verbessern. Die Weiterentwicklung standardisierter, qualitativ hochwertiger Fahrzeugdarstellungen unterstützt insbesondere die Abschlussfähigkeit im digitalen Vertrieb.

Darüber hinaus verstärkt der branchenweite Wandel hin zu software-definierten und vernetzten Fahrzeugen die Bedeutung digitaler, datenbasierter Services entlang des gesamten Fahrzeug- und Kundenlebenszyklus. Die zunehmende Integration von Software, Konnektivität und digitalen Funktionen in Fahrzeuge schafft zusätzliche Ansatzpunkte für innovative Mobilitäts-, Service- und Leasinglösungen. Die Allane Mobility Group entwickelt ihre digitalen Anwendungen kontinuierlich weiter und prüft fortlaufend die Einführung zusätzlicher Online- und Mobile-Funktionalitäten, um diese Entwicklung gezielt zu nutzen.

#### Quellen

McKinsey&Company, The automotive software and electronics market through 2035, 06. Januar 2026.

#### Elektromobilität als Wachstumsmarkt

Elektromobilität bleibt trotz eines zuletzt unruhigen Markthochlaufs ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende. Treiber dieser Entwicklung sind weiterhin der fortschreitende Klimawandel, ambitionierte nationale und europäische Klimaziele sowie ein wachsendes Bewusstsein für nachhaltige Mobilität. Gleichzeitig verändern sich die

Mobilitätsbedürfnisse, und technologische Fortschritte – etwa effizientere Antriebe, verbesserte Batterietechnologien und eine zunehmend dichtere Ladeinfrastruktur – stärken die Attraktivität elektrifizierter Antriebe. In Europa wirken zudem verschärfte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte, regulatorische Vorgaben und industriepolitische Maßnahmen als wichtige Impulse, die den Übergang zu elektrifizierten Fahrzeugen, insbesondere zu Hybrid- und Plug-in-Hybridmodellen, weiter vorantreiben.

Ergebnisse der Continental-Mobilitätsstudie zeigen, dass Hybridfahrzeuge weltweit weiterhin deutlich beliebter sind als reine Elektroautos und für viele Menschen eine wichtige Übergangstechnologie darstellen. Während das grundsätzliche Interesse an vollelektrischen Modellen stagniert und vor allem durch hohe Kosten, begrenzte Reichweiten und eine unzureichende Ladeinfrastruktur gebremst wird, bleibt die Zustimmung zu Hybridantrieben in allen untersuchten Märkten hoch. Besonders junge Erwachsene zeigen sich weiterhin offen für neue Antriebstechnologien: In Deutschland zählen die 25- bis 34-Jährigen zu den technologieaffinsten Gruppen, die E-Mobilität am ehesten in Betracht ziehen, auch wenn ihre Präferenz zunehmend zwischen Hybrid- und vollelektrischen Modellen variiert.

Die Zahlen zu Hybridfahrzeugen unterstreichen diesen Trend noch einmal deutlich. Laut der Studie bevorzugen weltweit 60 % bis 70 % der Befragten einen Hybridantrieb gegenüber einem reinen Elektroauto. In Deutschland liegt die Zustimmung bei etwa zwei Dritteln, während sich nur rund 40 % ein vollelektrisches Fahrzeug vorstellen können. Besonders ausgeprägt ist die Hybrid-Neigung in den USA und Japan, wo über 70 % der Teilnehmenden Hybridmodelle als attraktivste Alternative zum klassischen Verbrenner sehen. Für viele Menschen scheint der Hybrid damit eine Art „sicherer Mittelweg“ zu sein – elektrisch unterwegs, ohne sich vollständig auf die Ladeinfrastruktur verlassen zu müssen.

Trotz Herausforderungen in einzelnen Märkten entwickelt sich die Elektromobilität weiterhin dynamisch. Laut der International Energy Agency (IEA) wird der Anteil von Elektroautos an den weltweiten Pkw-Neuzulassungen unter den derzeit geltenden politischen Rahmenbedingungen bis 2030 voraussichtlich mehr als 40 % erreichen. Im Rahmen der aktuellen politischen Maßnahmen (Stated Policies Scenario) erwartet die IEA dabei regionale Anteile von rund 80% in China, knapp 60% in der EU und etwa 20% in den USA.

Diese Entwicklung wird getragen von massiven Investitionen in die Batterie- und Ladeinfrastruktur, sinkenden Kosten für Fahrzeuge und Batterien sowie ambitionierten Elektrifizierungsstrategien führender Automobilhersteller. Technologische Fortschritte, eine wachsende Modellvielfalt und der Beitrag von Elektrofahrzeugen zur Energie- und Versorgungssicherheit unterstützen zusätzlich die dynamische Marktentwicklung. Weltweit dürfte damit mittelfristig ein grundlegender Wandel der Antriebstechnologien bevorstehen.

Der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge im Leasing ist im Jahr 2025 deutlich gestiegen. Laut aktuellen Auswertungen von LeasingMarkt.de erreichten Elektrofahrzeuge einen Anteil von 33 % an allen Neuwagen-Leasinganfragen und lagen damit spürbar über dem Vorjahresniveau von 24 %. Dies unterstreicht die zunehmende Bedeutung des Leasings als Treiber der Elektromobilität und zeigt, dass Kundinnen und Kunden verstärkt auf flexible Finanzierungsmodelle setzen, um den Umstieg auf elektrische Antriebe zu realisieren.

Die Allane Mobility Group engagiert sich aktiv für die Förderung der Elektromobilität und unterstützt Unternehmen bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitäts- und Flottenstrategien. Dazu zählen insbesondere die Elektrifizierung von Großkundenflotten, die Integration von Ladeinfrastruktur sowie begleitende Beratungsleistungen zur Reduktion und Optimierung von Emissionen.

Technologische Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, verstärkte Elektrifizierungsinitiativen der Automobilhersteller sowie das wachsende Interesse von Unternehmen an nachhaltig optimierten Fuhrparks eröffnen der Allane Mobility Group zusätzliche Wachstumschancen.

#### Quellen

IEA, Global EV Outlook 2025, 14. Mai 2025.

#### Flexibilität durch neue Mobilität

Auch wenn das eigene Auto für viele Menschen weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel bleibt, zeichnet sich laut aktuellen Analysen von McKinsey ab, dass sich das Mobilitätsökosystem bis 2035 stärker verändern wird als in den vergangenen Jahrzehnten. Die jüngste Ausgabe des Mobility Consumer Pulse zeigt, dass sich die Erwartungen und Gewohnheiten vieler Nutzerinnen und Nutzer spürbar verschieben. In der Befragung, an der rund 36.000 Personen aus 15 Ländern teilnahmen, gab rund ein Drittel der Befragten an, künftig häufiger auf Mikromobilität wie E-Bikes oder E-Scooter sowie auf geteilte Mobilitätsangebote zurückgreifen zu wollen. Ein

wesentlicher Grund dafür ist der Wunsch nach flexibleren, komfortableren und digital unterstützten Mobilitätslösungen.

Die Allane Mobility Group bedient den wachsenden Trend zu „Mobility as a Service“ und bietet ganzheitliche Mobilitätskonzepte an, die neben dem Leasingfahrzeug auch andere Verkehrsmittel umfassen. In Kooperation mit Partnerunternehmen ermöglicht Allane seinen Flottenkunden z. B. das Angebot digitaler Mobilitätsbudgets, die deren Mitarbeitende flexibel auf ihren individuellen Bedarf abstimmen können. So sind vom privaten Pkw über das Fahrrad bis zur Bahn alle Verkehrsmittel nutzbar.

#### Quellen

McKinsey & Company, Mobility Consumer Pulse, Juni 2024.

### 5.4 Beurteilung des Gesamtchancenprofils durch den Vorstand

Die Allane SE sieht sich gut aufgestellt, um von den im Chancenbericht dargestellten Wachstumschancen zu profitieren.

Aus Sicht des Vorstands liegen die wesentlichen Wachstumschancen der Allane Mobility Group insbesondere

- im Ausbau digitaler Vertriebs- und Serviceplattformen,
- in der steigenden Nachfrage nach Full-Service-Leasing und ergänzenden Dienstleistungen,
- in der Elektrifizierung von Flotten sowie
- in der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern.

Die Allane Mobility Group verfügt über ein wettbewerbsfähiges Geschäftsmodell, das durch das Mehrmarkenangebot und die frühzeitige Positionierung im Online-Direktvertrieb von Leasingfahrzeugen, auf die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Kunden ausgerichtet ist. Darüber hinaus behält sich die Gesellschaft vor, ihr Wachstum auch durch gezielte Akquisitionen zu beschleunigen.

Weitere Chancen ergeben sich aus der strategischen Ausrichtung auf nationales und internationales Wachstum. Mit

der im Rahmen der Strategie *FASTLANE 27* eingeführten Erweiterung des Geschäftsmodells um Captive-Leasing-Aktivitäten hat die Allane Mobility Group ihre Geschäftsbasis weiter diversifiziert und gestärkt. Zudem kann das Unternehmen seine Position als Full-Service-Anbieter durch den kontinuierlichen Ausbau ergänzender Dienstleistungen weiter festigen.

Eine wichtige Rolle spielen auch Marketingkampagnen und Vertriebskooperationen, die dazu beitragen können, den Bekanntheitsgrad der Allane Mobility Group zu steigern, den Vertragsbestand auszubauen und zusätzliche Erlöse zu generieren. Mit der B2B-Online-Auktionsplattform zur Wiedervermarktung von Leasingrückläufern, dem Ausbau eigener Gebrauchtwagenstandorte sowie dem seit 2025 erweiterten Online-Vertrieb von Gebrauchtwagen über die Plattform *allane.de* ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, vom Gebrauchtwagenmarkt zu profitieren und zusätzliche Absatzkanäle im Endkundengeschäft zu erschließen.

Die kontinuierliche Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios eröffnet zusätzliche Wachstumspotenziale im Bereich der Digitalisierung. Gleichzeitig soll die fortschreitende Digitalisierung des Geschäftsmodells zur Prozess- und Kostenoptimierung beitragen und sich damit positiv auf Produktivität und Ergebnisentwicklung auswirken. Darüber hinaus schafft der Übergang zur Elektromobilität langfristig weitere Potenziale für die Allane Mobility Group.

Das Gesamtchancenprofil der Allane SE wird durch die Position des Ankeraktionärs, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, zusätzlich gestärkt und ist aus Sicht des Vorstands insgesamt als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft unterstützt die strategische Weiterentwicklung der Allane Mobility Group und schafft gute Voraussetzungen, um zukünftige Wachstumschancen erfolgreich zu nutzen.

## A.7 – Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§289b bis e und 315b und c HGB

Die Allane SE ist nach § 289b Abs. 2 bzw. § 315b Abs. 2 HGB von der Pflicht zur Erweiterung des Lageberichts bzw. des Konzernlageberichts um eine nichtfinanzielle Erklärung befreit, da sie in die nichtfinanzielle Konzernklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 der Banco Santander S.A. enthalten ist. Die Veröffentlichung der nichtfinanziellen Konzernklärung ist im

Geschäftsbericht der Banco Santander S.A. in englischer Sprache auf [www.santander.com](http://www.santander.com) unter „Financial and Economic Information“ im Bereich „Shareholders and Investors“ verfügbar. Die Banco Santander S.A. ist die mittelbar beherrschende Gesellschafterin der Santander Consumer Bank AG, die wiederum Mehrheitsgesellschafterin der Hyundai Capital Bank Europe GmbH ist.

## A.8 – Abhängigkeitsbericht

Als größte Anteilseignerin der Allane SE hält die HCBE 92,07% der Stammaktien und Stimmrechte. Damit bestand im Geschäftsjahr 2025 seitens der Allane SE ein Abhängigkeitsverhältnis im Sinne des § 17 AktG zur Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, und deren verbundenen Unternehmen.

Aufgrund der mittelbaren Mehrheitsbeteiligung der Banco Santander S.A., Santander, Spanien an der Allane SE bestand im Geschäftsjahr 2025 ein Abhängigkeitsverhältnis der Allane SE im Sinne des § 17 AktG zur Banco Santander S.A., Santander, Spanien und deren verbundenen Unternehmen.

Die Hyundai Motor Company, Seoul, Südkorea hält mit 59,70% eine Mehrheitsbeteiligung an der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea. Die Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea hält ihrerseits mit 49,00% der Anteile an der HCBE keine Mehrheitsbeteiligung. Aufgrund der paritätischen Besetzung des Aufsichtsrats der HCBE mit Mitgliedern von

Hyundai und Santander bestand im Geschäftsjahr 2025 jedoch ein Abhängigkeitsverhältnis im Sinne des § 17 AktG mit der Hyundai Motor Company, Seoul, Südkorea und deren verbundenen Unternehmen.

Deshalb wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 lit. c) (ii) SE-VO, § 49 Absatz 1 SEAG i. V. m. § 312 AktG ein Bericht erstattet, der folgende Schlusserklärung des Vorstands enthält: „Nach den Umständen, die dem Vorstand zum Zeitpunkt, in dem die im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, hat die Allane SE in jedem Fall angemessene Gegenleistungen erhalten. Berichtspflichtige getroffene Maßnahmen bzw. berichtspflichtige unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

## A.9 – Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)

### Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Allane SE mit Sitz in Garching bei München ist die Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie übernimmt zentrale Führungsaufgaben und ist für die strategische und finanzielle Steuerung des Konzerns verantwortlich. Gleichzeitig agiert die Allane SE auch als operativ tätige Gesellschaft für das Leasinggeschäft in Deutschland. In dieser Funktion ist die Allane SE wesentlich für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Chancen und Risiken der Allane Mobility Group verantwortlich. Die voranstehenden Erläuterungen im Wirtschaftsbericht der Allane Mobility Group bzw. zum Geschäftsbereich Leasing sind auch für die Allane SE zutreffend, sofern im Folgenden keine abweichende Darstellung erfolgt.

Der Jahresabschluss der Allane SE wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) i. V. m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV) sowie ergänzend nach den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und bildet grundsätzlich die Grundlage für die von der Hauptversammlung zu beschließende Verwendung des Unternehmensergebnisses für das Geschäftsjahr. Im Geschäftsjahr 2025 findet letzteres aufgrund des ermittelten Bilanzverlustes keine Anwendung.

Die voranstehenden Erläuterungen beziehen sich auf die Allane Mobility Group und sind Gegenstand der Kapitalmarktkommunikation der Allane SE. Die nachfolgenden Erläuterungen entsprechen den Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuchs für den Lagebericht der Allane SE. Sie haben keine direkte Relevanz für die Kapitalmarktkommunikation, die sich auf den Konzernabschluss nach IFRS bezieht.

Zur Erreichung einer soliden Eigenkapitalposition wurde die Zielspanne für die Dividendenausschüttung – vor dem Hintergrund des strategisch bedingten Wachstums der Vermögenswerte – auch für das Geschäftsjahr 2025 aufgehoben. Obwohl im Geschäftsjahr 2025 ein Jahresüberschuss erzielt wurde, beabsichtigt der Vorstand der Allane SE, diesen vollständig auf neue Rechnung vorzutragen und für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten, da dieser den Verlustvortrag nicht übersteigt. Dies berücksichtigt die weiterhin herausfordernde und unsichere gesamtwirtschaftliche Lage.

Die Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit der

RechKredV und den IFRS lassen sich in reine Ausweisunterschiede sowie in solche mit Ergebnisauswirkung klassifizieren. Nachstehend erfolgt eine Darstellung der Ausweisunterschiede:

- Ausweis zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge nach Beendigung eines Leasingvertrags (HGB: Sonstige Vermögensgegenstände, IFRS: Vorratsvermögen)
- Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus pauschalen Full-Service-Verträgen (HGB: Sonstige Verbindlichkeiten, IFRS: Vertragsverbindlichkeiten)
- Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen (HGB: passiver Rechnungsabgrenzungsposten, IFRS: kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten)
- Leasingverträge, die gemäß IFRS 16 als Finance Lease Verträge klassifiziert sind (HGB: Leasingvermögen, IFRS: Sonstige Forderungen und Vermögenswerte)
- Mietzahlungen für Nutzungsrechte aus Mietverträgen von Büroflächen und Grundstücken (HGB: Andere Verwaltungsaufwendungen, IFRS: Nutzungsrecht wird im Sachanlagevermögen erfasst und über die Vertragslaufzeit abgeschrieben)
- Erhaltene Zuwendungen für abgeschlossene Leasingverträge (HGB: passiver Rechnungsabgrenzungsposten, IFRS: Leasingvermögen)

Im Folgenden werden die Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgeführt, die einen wesentlichen Einfluss auf das HGB-Ergebnis haben und demnach maßgeblich zu einer Abweichung gegenüber dem IFRS-Ergebnis führen:

- Nach den Vorschriften des HGB ist bei einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung des Leasingvermögens eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorzunehmen. Der Abschreibungsbedarf ermittelt sich aus dem nominalwertigen Vergleich zwischen dem ursprünglichen kalkulierten Restwert und der Neueinschätzung des erwarteten Restwerts zum Vertragsende. Nach IFRS ergibt sich das Erfordernis einer außerplanmäßigen Abschreibung, sofern der Buchwert eines Fahrzeugs den voraussichtlich erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag des Vermögenswerts entspricht dem höheren Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten („Fair Value less costs to sell“) und dem Nutzungswert („Value in Use“). Die Ermittlung des Nutzungswerts erfolgt hierbei über ein Barwertkalkül unter Berücksichtigung der dem jeweiligen

Leasingvertrag innewohnenden Zahlungsströme und Margen. Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der Differenz erfasst. Diese Abweichung sorgte im Berichtsjahr für eine deutlich stärkere Belastung des HGB-Ergebnisses im Vergleich zum IFRS-Ergebnis, da höhere außerplanmäßige Abschreibungen des Leasingvermögens erforderlich waren.

- Ein weiterer Unterschied ergibt sich bei der Erfassung von Akquisitionskosten bei der Erlangung von Leasingverträgen. Nach HGB sind die Kosten des Leasinggebers für die Vertragsvorbereitung (u.a. Provisionen für die Vermittlung) nicht zu den Anschaffungskosten des Leasinggegenstands hinzuzurechnen, sondern unmittelbar als Aufwand zu erfassen. Im Vergleich dazu werden die Akquisitionskosten gemäß den Anforderungen der IFRS dem Leasingverhältnis zugerechnet, aktiviert und über die Vertragslaufzeit planmäßig mit dem Leasingvermögen abgeschrieben. Diese Abweichung sorgte im Berichtsjahr für eine stärkere Belastung des HGB-Ergebnisses im Vergleich zum IFRS-Ergebnis.

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Allane SE stimmen im Wesentlichen mit denen der Allane Mobility Group überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Auf Basis der vorgenannten Unterschiede ergeben sich somit folgende handelsrechtliche Äquivalente zu den relevanten Leistungsindikatoren des Konzerns:

Im Geschäftsjahr 2025 stieg der Vertragsbestand im Vergleich zum Vorjahr auf 113.400 (2024: 94.600). Der Vorstand rechnet für das Geschäftsjahr 2026 mit einer erneuten Steigerung des Vertragsbestandes bedingt durch das weiterhin stark wachsende operative Geschäftssegment Captive Leasing.

Für das Geschäftsjahr 2025 belief sich der operative Umsatz der Allane SE auf 533,3 Mio. Euro (operative Konzernumsatz der Allane Mobility Group nach IFRS: 457,6 Mio. Euro). Für das Geschäftsjahr 2026 wird aufgrund des erwarteten weiteren Portfolioaufbaus eine deutliche Steigerung des operativen Umsatzes der Allane SE erwartet.

Darüber hinaus ergibt sich für die Allane SE ein handelsrechtliches Pendant zum Ergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von 28,6 Mio. Euro (Ergebnis vor Steuern (EBT) der Allane

Mobility Group nach IFRS: 33,7 Mio. Euro). Der Vorstand rechnet für das Geschäftsjahr 2026 mit einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern (EBT) der Allane SE.

## Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Wie im zusammengefassten Lagebericht zu den wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren nach IFRS dargestellt, entwickelte sich der Vertragsbestand im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen der im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen. Dies ist im Wesentlichen auf das anhaltend starke Vertragswachstum im Geschäftssegment **Captive Leasing** zurückzuführen. Der operative Konzernumsatz lag im Rahmen der am 20. Mai 2025 veröffentlichten Prognose. Diese positive Entwicklung resultierte insbesondere aus dem wachsenden Konzernvertragsbestand im Geschäftssegment Captive Leasing. Darüber hinaus führten die im Vergleich zum Vorjahr erhöhten durchschnittlichen Anschaffungskosten für Neufahrzeuge zu steigenden Leasingratenerlöse ("Finanzrate") und somit zu einem konstanten Anstieg des operativen Konzernumsatzes. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Konzernergebnis vor Steuern) lag im Geschäftsjahr 2025 innerhalb der am 20. Mai 2025 veröffentlichten Erwartungen. Dies ist im Wesentlichen aus gesunkenen außerplanmäßigen Abschreibungen bei einem weiterhin steigenden Leasingvermögen zurückzuführen.

Trotz der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie der geopolitischen Unsicherheiten hat die Allane SE eine solide Basis, die sich in der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage widerspiegelt.

Während sich die im vorherigen Absatz genannten wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren auf den IFRS-Abschluss der Allane Mobility Group beziehen, nehmen die folgenden Erläuterungen auf den Abschluss der Allane SE nach HGB in Verbindung mit der RechKredV Bezug.

Die Allane SE erzielte aus dem operativen Leasinggeschäft im Geschäftsjahr 2025 ein Ergebnis (Leasingerträge abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 473,4 Mio. Euro (2024: 363,6 Mio. Euro). Gleichzeitig führten Zinserträge und Zinsaufwendungen saldiert zu einem Aufwand von 63,4 Mio. Euro (2024: Aufwand von 43,7 Mio. Euro). Zudem stiegen die Personal- und Verwaltungsaufwendungen leicht auf 76,1 Mio. Euro (2024: 75,2 Mio. Euro), während Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf das Leasingvermögen, zum Stichtag von 320,3 Mio. Euro (2024: 338,8 Mio. Euro) sanken.

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit lag im Jahr 2025 bei 28,6 Mio. Euro (2024: -135,8 Mio. Euro). Die Gesellschaft weist einen Jahresüberschuss von 25,8 Mio. Euro (2024: Jahresfehlbetrag von 105,8 Mio. Euro) aus. Unter Hinzunahme des Verlustvortrags aus dem Vorjahr verbleibt ein Bilanzverlust von 60,2 Mio. Euro (2024: Bilanzverlust von 86,0 Mio. Euro). Die deutliche Abweichung zwischen den Jahresergebnissen nach HGB und dem nach IFRS resultiert im Wesentlichen aus den unter „Grundlagen des Geschäftsverlaufs“ erläuterten unterschiedlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit der RechKredV sowie nach IFRS. Wesentliche Unterschiede ergeben sich insbesondere aus der abweichenden Behandlung außerplanmäßiger Abschreibungen auf das Leasingvermögen sowie der Erfassung von Akquisitionskosten bzw. Vertragserlangungskosten von Leasingverträgen.

Das Vermögen der Allane SE bestand zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 im Wesentlichen aus Leasingvermögen in Höhe von 2.391,6 Mio. Euro (2024: 1.971,5 Mio. Euro). Der Anstieg ist insbesondere auf den wachsenden Vertragsbestand im Geschäftssegment **Captive Leasing** zurückzuführen.

Forderungen an Kunden beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 42,6 Mio. Euro (2024: 48,9 Mio. Euro) und enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 39,6 Mio. Euro (2024: 49,1 Mio. Euro) sowie sonstige Forderungen in Höhe von 3,0 Mio. Euro (2024: -0,2 Mio. Euro).

Die Forderungen gegenüber Kreditinstituten lagen zum 31. Dezember 2025 bei 14,0 Mio. Euro (2024: 2,5 Mio. Euro).

Die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 751,8 Mio. Euro (2024: 558,6 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen, darunter insbesondere Forderungen gegenüber der Isar Valley S.A. von 531,7 Mio. Euro (2024: 314,9 Mio. Euro). Letztere bestehen zum überwiegenden Teil aus den im Rahmen der ABS-Transaktionen gewährten Sub-Loans. Der Anstieg dieser Positionen ist im Wesentlichen auf die Aufstockung des ABS-Volumens zurückzuführen. Folglich wurde das mit Neuverträgen in Verbindung stehende Leasingvermögen im Geschäftsjahr 2025 neben den in Anspruch genommenen Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG über die ABS-Programme finanziert.

Die Verbindlichkeiten enthalten als wesentliche Position die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 115,0 Mio. Euro (2024: 99,2 Mio. Euro). Die sonstigen Verbindlichkeiten

bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten in Höhe von 33,6 Mio. Euro (2024: 36,3 Mio. Euro), die insbesondere auf noch ausstehenden Fahrzeugabrechnungen sowie für bedingt rückzahlungspflichtige Restwertunterstützungen aus dem Segment **Captive Leasing** zurückzuführen sind. Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten zudem Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 14,7 Mio. Euro (2024: 32,7 Mio. Euro).

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 2.007,2 Mio. Euro (2024: 1.397,8 Mio. Euro) resultiert hauptsächlich aus den ABS-Programmen. Diese werden durch die Isar Valley S.A. durchgeführt, an der die Allane SE keine Kapitalanteile hält. Die Höhe des passiven Abgrenzungspostens beträgt zum Stichtag 1.827,5 Mio. Euro (2024: 1.259,8 Mio. Euro), wobei der Anstieg hauptsächlich aus der Forfaitierung künftiger Leasingraten im Rahmen der ABS-Programme resultiert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken auf 943,6 Mio. Euro (2024: 995,2 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die in Anspruch genommenen Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, zurückzuführen.

Die unter „andere Rückstellungen“ ausgewiesenen Rückstellungen sanken auf 28,0 Mio. Euro (2024: 37,0 Mio. Euro). Der Rückgang der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem auf ausstehende Händlerboni und Provisionen im Zusammenhang mit neuen Kooperationen im Geschäftssegment **Captive Leasing** zurückzuführen.

Das Grundkapital der Allane SE belief sich zum Bilanzstichtag unverändert auf 20,6 Mio. Euro.

Insgesamt sind im Eigenkapital der Gesellschaft 112,1 Mio. Euro (2024: 86,3 Mio. Euro) ausgewiesen.

Zur Stärkung der Risikotragfähigkeit wurde im Juni 2025 ein nachrangiges Darlehen in Höhe von 26 Mio. Euro durch die Mehrheitsgesellschafterin Hyundai Capital Bank Europe GmbH gewährt. Diese Maßnahme war notwendig, da der interne Kapitaldeckungsgrad auf Basis des Substanzwert-Ansatzes zum Bilanzstichtag mit 103 % unterhalb der definierten internen Warnschwelle von 110 % lag. Für das Geschäftsjahr 2025 weist die Allane SE im Jahresabschluss einen Bilanzverlust in Höhe von 60,2 Mio. Euro aus. Diesem stehen Gewinnrücklagen in Höhe von 12,6 Mio. Euro gegenüber, die auch bei vollständiger Auflösung zu keinem Bilanzgewinn führen

würden. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2025 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag (2024: 0 EUR) durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen. Daraus ergibt sich eine auf das Konzernergebnis bezogene Ausschüttungsquote in Höhe von 0 % (2024: 0 %).

### **Gesamtaussage Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**

Die Allane SE verzeichnete im Berichtsjahr insgesamt einen positiven Geschäftsverlauf. Der Vertragsbestand lag über dem Niveau des Vorjahres, insbesondere infolge der Entwicklung im Geschäftssegment **Captive Leasing**, und führte in Folge auch zu einem Anstieg des Jahresumsatzes.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) lag ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf geringere außerplanmäßige Abschreibungen bei gleichzeitig weiter wachsendem Leasingvermögen zurückzuführen.

Der Vorstand der Allane SE beurteilt den Geschäftsverlauf sowie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft zum Ende des Berichtszeitraums insgesamt als verbessert im Vergleich zum Vorjahr.

Nach dem Bilanzstichtag haben sich infolge der Eskalation geopolitischer Spannungen im Nahen Osten zusätzliche Unsicherheiten für die Energie-, Finanz- und Transportmärkte ergeben. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses lassen sich mögliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft derzeit noch nicht verlässlich abschätzen.

### **Chancen, Risiken und Prognose**

Als Muttergesellschaft und operative Leasinggesellschaft bestimmt die Allane SE maßgeblich die Chancen und Risiken

der Allane Mobility Group. Auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung hat die Allane SE einen wesentlichen Einfluss auf die Allane Mobility Group. Daher wird auf die Gesamtbewertung im Risiko- und Chancenbericht bzw. auf den Wirtschaftsbericht der Allane Mobility Group hingewiesen.

Neben den Chancen und Risiken der Allane SE als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group bestehen im Rahmen des Einzelabschlusses Beteiligungsrisiken, die auf Beteiligungen der Allane SE an ihren direkten Tochtergesellschaften zurückzuführen sind. Hierbei besteht ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, das im Risikobericht der Allane Mobility Group erläutert wird.

Die Allane SE betreibt das konzernweite Risikomanagementsystem sowie das interne Kontrollsystem und übernimmt damit eine zentrale Rolle innerhalb dieser Systeme.

Aufgrund des maßgeblichen Einflusses der Allane SE als Muttergesellschaft auf das operative Leasinggeschäft der Allane Mobility Group wird hinsichtlich der Prognoseerwartung auf die Gesamtbewertung im Prognosebericht des Lageberichts dieses Geschäftsberichts der Allane Mobility Group verwiesen.

### **Investitionen**

Als operative Leasinggesellschaft tätigt die Allane SE im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit Investitionen in Leasingvermögen, immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen. Aufgrund ihrer Finanzierungsfunktion innerhalb der Allane Mobility Group kann die Allane SE den Konzerngesellschaften bei Bedarf neben Ausleihungen auch Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen können Investitionen bei der Allane SE erfordern.

## **A.10 – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§289f und 315d HGB**

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarkts in

die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das

Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der internen und externen Unternehmenskommunikation. Der Vorstand berichtet an dieser Stelle im Zusammenwirken mit dem Aufsichtsrat gemäß §§ 289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE unter [ir.allane-mobilitygroup.com](http://ir.allane-mobilitygroup.com) in der Rubrik „Corporate Governance“ abrufbar.

## **1. Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB**

Die Erklärung zur Unternehmensführung ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts des Konzerns und der Gesellschaft. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB sind die Angaben nach §§ 289f und 315d HGB jedoch nicht in die Abschlussprüfung einzubeziehen.

### **Einhaltung des Deutschen Corporate Governance Kodex und Entsprechenserklärung**

Die Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sind ein etablierter Beurteilungsmaßstab für die Unternehmensführung deutscher börsennotierter Unternehmen. Vorstand und Aufsichtsrat der Allane SE haben sich daher eingehend mit den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst und haben am 04. Februar 2026 die nachfolgende Entsprechenserklärung abgegeben.

### **Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG**

Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft haben die letzte Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG am 22. Februar 2025 abgegeben. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 22. Februar 2025 hat die Allane SE (die „Gesellschaft“) den am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 mit den nachfolgenden Ausnahmen entsprochen und entspricht derzeit und künftig den am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance

Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend der „Kodex 2022“) mit folgenden Ausnahmen:

- Der Lagebericht enthält in Abweichung von Ziffer A.5 Kodex keine zusätzlichen Angaben zum internen Kontrollsystem und zum Risikomanagementsystem. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass die gesetzlich vorgesehene Information und Berichterstattung, insbesondere im Rahmen der Jahres- und Konzernabschlussberichterstattung, dem Informationsinteresse der Aktionäre und Anleger bereits ausreichend und angemessen Rechnung trägt.
- Die Erklärung zur Unternehmensführung enthält keine Angaben zur Vorgehensweise für eine langfristige Nachfolgeplanung in Bezug auf den Vorstand (Ziffer B.2 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft verfügt aufgrund ihrer Einbindung sowohl in den Hyundai- als auch in den Santander Konzern über Zugang zu international erfahrenen und hochqualifizierten Führungspersönlichkeiten, weshalb die Gesellschaft der Auffassung ist, dass eine Berichterstattung über die Vorgehensweise zur langfristigen Nachfolgeplanung den Informationsinteressen der Aktionäre und Anleger nicht förderlicher ist.
- Aktuell gehört dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mit Frau Eva Kellershof in Abweichung von Ziffer C.7 Satz 1 Kodex lediglich ein Mitglied an, welches nach der Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist. Aus Sicht der Gesellschaft beeinträchtigt dies nicht die ordnungsgemäße und sorgfältige Aufgabenwahrnehmung durch den Aufsichtsrat und seine Mitglieder.
- Als Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S. A. ist der Aufsichtsratsvorsitzende abweichend von Ziffer C.10 Satz 1 Kodex 2022 nicht unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass dies keine Beeinträchtigung der effektiven Wahrnehmung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden bedeutet.
- Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Effizienz seiner Arbeit und Aufgabenerfüllung, sieht aber davon ab, in der Erklärung zur Unternehmensführung zu berichten, ob und wie eine Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat durchgeführt wurde (Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022). Hierzu ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die aktuelle Struktur des Aufsichtsrats keinen Komplexitätsgrad hat, welcher eine Berichterstattung zur Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung in Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022 erfordern würde.

- Der Bericht des Aufsichtsrats enthält keine Angaben zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer D.11 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Berichterstattung zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine wesentlichen Informationen für Aktionäre oder Anleger darstellt.
- Der Aufsichtsrat entscheidet bei Bestellungen von Mitgliedern des Vorstands oder Vorschlägen von Kandidaten zur Wahl des Aufsichtsrats im Einzelfall, inwieweit er das Alter von Kandidaten berücksichtigt. Denn der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Festlegung einer allgemeinen Altersgrenze und damit die Einführung einer allgemeinen Auswahlbeschränkung nicht im Interesse der Gesellschaft wäre. Eine bestimmte Altersgrenze für die Mitglieder des Vorstands oder die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde daher nicht festgelegt und ist nicht in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben (Ziffern B.5 und C.2 des Kodex 2022).
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist nicht auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht (Ziffer D.1 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats keine wesentliche Information für Aktionäre oder Anleger darstellt, die zusätzlich zu den in der Erklärung zur Unternehmensführung enthaltenen Informationen zugänglich gemacht werden sollte.
- Der Aufsichtsrat hat in Abweichung von der Empfehlung in Ziffer D.4 DCGK 2022 keinen Nominierungsausschuss gebildet. Aufgrund der aktuellen Größe des Aufsichtsrats, welche ein effizientes Arbeiten des Gesamtgremiums erlaubt, wird die Bildung von Ausschüssen – mit Ausnahme des mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschusses – derzeit nicht für erforderlich gehalten.
- Von einer Offenlegung der zur Beurteilung der Üblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogenen Peer Group (Ziffer G.3 Satz 1 Halbsatz 2 DCGK 2022) wird abgesehen, da sich aus der Offenlegung nach Meinung des Aufsichtsrats keine weiterführenden Erkenntnisgewinne für die Anteilseigner oder die Stakeholder der Gesellschaft ergeben.
- Die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands wird nicht überwiegend aktienbasiert gewährt (Ziffer G.10 Satz 1 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die aktuelle Struktur der variablen Vergütung einen Anreiz schafft, der auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist.
- Die in der Satzung der Gesellschaft vorgesehene Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigt nur den

höheren zeitlichen Aufwand des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, jedoch weder den des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats noch den des Vorsitzenden oder der Mitglieder von Ausschüssen (Ziffer G.17 des Kodex 2022). Mit Ausnahme des höheren zeitlichen Aufwands des Vorsitzenden des Aufsichtsrats sieht die Gesellschaft die Wahrnehmung anderer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats bis auf Weiteres – unter dem Vorbehalt der laufenden Überprüfung des erforderlichen zeitlichen Aufwands – im Einzelfall als regulären Bestandteil der Pflichten der Mitglieder des Aufsichtsrats an. Darüber hinaus haben die mit dem gegenwärtigen Hauptaktionär verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

- Die Gesellschaft stellt Analysten und Aktionären sämtliche kursrelevanten Informationen gleichermaßen zur Verfügung. Die Gesellschaft ist jedoch der Ansicht, dass die Zurverfügungstellung auch von nicht-kursrelevanten Informationen, die Finanzanalysten und vergleichbaren Adressaten mitgeteilt werden (Ziffer F.1 des Kodex 2022), den Informationsinteressen der Aktionäre nicht förderlicher ist.

■ Der Konzernabschluss und der Geschäftsbericht der Gesellschaft werden innerhalb der gesetzlichen Fristen veröffentlicht. Zwischenberichte werden innerhalb der börsenrechtlich vorgegebenen Fristen veröffentlicht. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass die Einhaltung der in Ziffer F.2 des Kodex 2022 empfohlenen kürzeren Veröffentlichungsfristen den Informationsinteressen der Anleger, Gläubiger, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit nicht förderlicher ist.

Garching bei München, 04. Februar 2026

Für den Aufsichtsrat der Allane SE

Ignacio Barbadillo Llorens  
Vorsitzender

Für den Vorstand der Allane SE

Eckart Klumpp  
Vorsitzender

Álvaro Hernández  
Vorstandsmitglied

### 1.1 Vergütungsbericht/Vergütungssystem

Das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 AktG, das von der Hauptversammlung am 31. Juli 2025 gebilligt wurde, und der von der Hauptversammlung am 31. Juli 2025 gefasste Beschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats sowie der Vergütungsbericht und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sind auf der Internetseite der Allane SE unter [ir.allane-mobility-group.com](http://ir.allane-mobility-group.com) in der Rubrik „Corporate Governance“ unter „Vergütungssysteme“ und „Vergütungsberichte“ öffentlich zugänglich.

### 1.2 Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Praktiken zur Führung der Allane SE und der Allane Mobility Group entsprechen in vollem Umfang den gesetzlichen Vorgaben.

Die strategische und operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis von Planungsansätzen und einer umfangreichen laufenden Berichterstattung an den Vorstand. Das Reporting umfasst das Risikomanagementsystem, das interne Kontrollsystem sowie die Interne Revision.

Das Risikomanagementsystem, in Funktionsweise und Umfang im Risikohandbuch dokumentiert, sieht mehrere Berichtsformate vor, um das Management bei der Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken zu unterstützen. Unter anderem erhalten Vorstand und Aufsichtsrat jährlich einen umfassenden Risikobericht. Der Vorstand wird darüber hinaus kontinuierlich durch die Funktionseinheiten des Unternehmens über relevante Sachverhalte unterrichtet.

Das interne Kontrollsystem besteht aus Maßnahmen und Kontrollen, etwa zur Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Unternehmensrichtlinien. Es sieht kontinuierliche Berichte der Unternehmensbereiche, Revisionsberichte und regelmäßige Arbeitstreffen zu unterschiedlichen Themen vor. Das Interne Revisionssystem umfasst Maßnahmen wie Planprüfungen sowie verschiedene Audits, deren Ergebnisse in entsprechenden Revisions- und Tätigkeitsberichten an den Vorstand dokumentiert werden.

### 1.3 Compliance in der Allane Mobility Group

Die Allane SE unterliegt als Finanzdienstleistungsinstitut gemäß § 1 Absatz 1a Satz 2 Nr. 10 KWG den Regelungen der MaRisk und § 25 a Absatz 1 Satz 3 Nr. 3 KWG. Daraus ergeben sich Anforderungen an die Implementierung und Ausgestaltung einer Compliance-Funktion.

Durch den Vorstand der Allane SE wurde ein zentraler Compliance-Beauftragter ernannt, dem in Zusammenarbeit mit der Internen Revision sowie der Rechtsabteilung der Allane SE die Koordination und die Überwachung aller Compliance-Maßnahmen und -Vorgänge der Allane Mobility Group obliegt.

Der Erfolg der Allane Mobility Group beruht nicht allein auf der guten Geschäftspolitik, sondern auch auf ihrer wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihr Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren, setzt voraus, dass sich der Vorstand und die Mitarbeitenden des Unternehmens in jeder Situation und zu jeder Zeit an den hohen Standards des Rechts, der Ethik und der sozialen Kompetenz orientieren. Diese Verhaltensmaßstäbe gegenüber Dritten und innerhalb der Gesellschaft sind im Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Allane SE und der mit ihr verbundenen Unternehmen niedergelegt und für alle Mitarbeitenden verbindlich. Im Code of Conduct werden Compliance-relevante Vorgaben seitens des Managements getroffen und konkrete Handlungsanweisungen zu folgenden Compliance-Feldern gegeben: Korruption und Bestechung, Geldwäsche, Kartellrecht, Datenschutz, Insiderinformationen und Interessenkonflikte. Alle Fachbereiche sind zudem angehalten, wesentliche rechtlich oder regulatorisch relevante Vorgänge und Prozesse mit dem Rechtsbereich, dem Compliance-Beauftragten sowie der Internen Revision abzustimmen.

Die Revision führt, basierend auf einer risikoorientierten Prüfungsplanung, Planprüfungen sowie projektbegleitende Prüfungen durch. Im Rahmen dieser Regelprüfungen werden Geschäftsprozesse neben wirtschaftlichen Risikoaspekten gezielt hinsichtlich möglicher Compliance-Risiken und der Einhaltung der geltenden internen (Arbeitsanweisungen, Prozesse) und externen Vorgaben geprüft. Gleichzeitig unterstützt die Revision die Compliance-Funktion bei der Überwachung der umgesetzten Compliance-Maßnahmen, indem sie anlassbezogene Ad-hoc-Prüfungen durchführt.

Die Compliance-Funktion überwacht fortlaufend die wesentlichen definierten Compliance-Felder der Allane SE, stößt notwendige Maßnahmen an und begleitet deren Umsetzung. Um Kenntnisse von möglichen Compliance-Verstößen zu erlangen, stellt die Allane SE den Mitarbeitenden verschiedene Meldewege über den Vorgesetzten, den Compliance-Beauftragten, den Online-Meldekanal „Integrity Line“ als Hinweisgebersystem oder den Ombudsmann zur Verfügung. Der Compliance-Beauftragte steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und berät sowie unterstützt diesen hinsichtlich präventiver Maßnahmen.

#### **1.4 Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat**

Als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea; SE) unterliegt die Allane SE neben dem deutschen Aktiengesetz den speziellen europäischen SE-Regelungen und dem deutschen SE-Ausführungsgesetz. Die Allane SE verfügt über ein dualistisches Leitungssystem mit einer klaren Aufteilung von Unternehmensleitung und deren Überwachung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat. Personell ist der Vorstand daher strikt vom Aufsichtsrat getrennt, welcher wiederum die Tätigkeit des Vorstands überwacht und über dessen Besetzung entscheidet. Eine Mitgliedschaft in beiden Gremien zur gleichen Zeit ist nicht zulässig. Die Satzung der Allane SE ist auf der Internetseite der Allane SE [ir.allane-mobility-group.com](http://ir.allane-mobility-group.com) in der Rubrik „Corporate Governance“ unter „Satzung“ öffentlich zugänglich.

##### **1.4.1 Vorstand**

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und vertritt sie bei Geschäften mit Dritten. Er führt die Geschäfte nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen, der Satzung und der Geschäftsordnung für den Vorstand.

Als zentrale Aufgabe der Unternehmensleitung legt der Vorstand die langfristigen Ziele und die strategische Ausrichtung der Gesellschaft und des Konzerns fest, stimmt sie mit dem Aufsichtsrat ab und koordiniert ihre Umsetzung. Der Vorstand bestimmt die interne Unternehmensorganisation, entscheidet über wesentliche Managementpositionen und steuert und überwacht die Geschäfte des Konzerns durch Planung und Festlegung der Budgets, die Allokation von Ressourcen sowie die Begleitung und Entscheidung wesentlicher Einzelmaßnahmen.

Die Mitglieder des Vorstands tragen die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung gemeinsam. Unbeschadet der Gesamtverantwortung aller Vorstandsmitglieder führen die einzelnen Mitglieder die ihnen zugeordneten Bereiche im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Die Verteilung der Aufgaben auf die Mitglieder des Vorstands ergibt sich aus einem schriftlich fixierten Geschäftsverteilungsplan als Anlage zur Geschäftsordnung des Vorstands.

Der Gesamtvorstand entscheidet in allen Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung sowie in den durch Gesetz oder sonstige verbindliche Regelung gesetzlich oder anderweitig verbindlich festgelegten Fällen. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von Maßnahmen vor, die der Behandlung und Entscheidung durch den Gesamtvorstand bedürfen.

Im Jahr 2025 bestand der Vorstand aus den Mitgliedern Herrn Eckart Klumpp und Herrn Álvaro Hernández. Herr Eckart Klumpp, Vorsitzender des Vorstands der Allane SE, verantwortete die Bereiche Konzernstrategie und -entwicklung, Vertrieb, Marketing, Operations, Einkauf, Remarketing und Personalwesen. Herr Álvaro Hernández, Finanzvorstand der Allane SE, verantwortete die Bereiche Accounting, Controlling, Treasury, Investor Relations, Risikomanagement, Revision, Recht, Compliance, Informationssicherheit und IT.

##### **1.4.2 Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat der Allane SE besteht gemäß § 10 Ziffer 1 der Satzung aus sechs Mitgliedern. Aktuell ist der Aufsichtsrat mit sechs Mitgliedern besetzt.

Alle Mitglieder werden nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Satzung von der Hauptversammlung gewählt (§ 10 Ziffer 2 der Satzung). Über den am 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschuss hinaus bestanden im Geschäftsjahr 2025 keine weiteren Ausschüsse.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Überwachung des Vorstands. Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in Sitzungen. Auf Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden kann eine Beschlussfassung des Aufsichtsrats jedoch auch außerhalb von Sitzungen (oder im Wege der kombinierten Beschlussfassung) durch mündliche oder telefonische Stimmabgabe, Stimmabgabe in Textform (§ 126b BGB) und/oder unter Nutzung sonstiger Mittel der Telekommunikation oder elektronischer Medien erfolgen (§ 14 Ziffer

2 der Satzung). Eine Beschlussfassung in der vorstehend genannten Weise ist auch ohne rechtzeitige Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden zulässig, wenn kein Aufsichtsratsmitglied widerspricht (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Beschlüsse des Aufsichtsrats müssen, soweit in der Satzung oder gesetzlich zwingend nicht etwas anderes bestimmt ist, einstimmig mit allen abgegebenen Stimmen gefasst werden. Soweit Beschlussfassungen des Aufsichtsrats die Bereiche Risikoauswirkung (einschließlich Restwertrisiko), Finanzwesen, Finanzierung, Compliance, Abschlussprüfung, Recht, Operations oder andere Bereiche, die keinen unmittelbaren Bezug zur operativen Geschäftstätigkeit der Gesellschaft haben, betreffen, bedürfen die Beschlüsse des Aufsichtsrats abweichend hiervon der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 14 Ziffer 7 der Satzung). Nähere Einzelheiten zu den Sitzungen und Tätigkeiten des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2025 sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere die Rechnungslegung und den Rechnungslegungsprozess. Zu seinen Aufgaben gehört die Prüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft, der Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften und des Konzernabschlusses einschließlich der jeweiligen Lageberichte, der Prüfungsberichte der Abschlussprüfer, des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns und des Abhängigkeitsberichts. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses vor und erörtert die Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität und Effizienz des Prüfungsverfahrens und der vom Prüfer erbrachten Leistungen. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor; dies umfasst insbesondere die Abgabe einer Empfehlung und die Einholung einer Unabhängigkeitserklärung des der Hauptversammlung zur Wahl vorzuschlagenden Abschlussprüfers. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört ferner die Erteilung des Prüfungsauftrags an den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer und der Abschluss der Mandats- und Honorarvereinbarung sowie die Ausarbeitung und Festlegung von Prüfungsschwerpunkten. Aufgabe des Prüfungsausschusses ist zudem die laufende Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des

Internen Revisionsystems und des Compliance-Systems. Hierzu gehört auch die Befassung mit kapitalmarktrechtlichen Compliance-Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Sitzungen des Prüfungsausschusses und die Tätigkeiten des Prüfungsausschusses. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss berät sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

Der Prüfungsausschuss besteht nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat aus drei Mitgliedern. Im Geschäftsjahr 2025 gehörten ihm Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong an, wobei Norbert van den Eijnden das Amt des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses innehatte. Norbert van den Eijnden schied zum 26. Juni 2025, Jochen Klöpfer zum 10. September 2025 und Keunbae Hong zum 30. September 2025 aus dem Aufsichtsrat und damit aus dem Prüfungsausschuss aus. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind jeweils in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Im Aufsichtsrat und seinem Prüfungsausschuss verfügten insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Der Sachverstand bezieht sich dabei jeweils auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Jochen Klöpfer verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorstand, Chief Risk Officer und Chief Credit Officer in international tätigen Unternehmen sowie aufgrund der von ihm ausgeübten Aufsichtsrats- und Beiratsfunktionen über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Insbesondere war Jochen Klöpfer von 2015 bis Oktober 2025 Mitglied des Vorstands und Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG. Zuvor ist er als Chief Risk Officer der österreichischen Bawag PSK AG und als Chief Credit Officer der Deutsche Bank S.p.a., Italien, tätig gewesen.

Norbert van den Eijnden verfügt ebenfalls über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Im Rahmen seiner beruflichen Laufbahn war Norbert van den Eijnden mehr als zehn Jahre Geschäftsführer (CEO) der Alphabet International GmbH, der Leasinggesellschaft

des BMW-Konzerns, und in dieser Funktion auch Mitglied des Board of BMW Financial Services. Ferner war Norbert van den Eijnden langjähriges Vorstandsmitglied der börsennotierten Athlon Holding N.V. sowie bis Juni 2025 unter anderem Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit & Risk Committee der Bovemij N.V.

Keunbae Hong verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in Leitungsfunktionen und als Finanzvorstand (CFO) verschiedener internationaler Unternehmen über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Gegenwärtig ist Keunbae Hong Leiter des globalen Finanz-Departments bei Hyundai Capital Services, Inc., Korea. Zuvor war er CFO bei der amerikanischen Hyundai Capital America.

Damit qualifizieren sich insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong als Finanzexperten im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und der Empfehlung D.3 DCGK.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl der Allane Mobility Group eng zusammen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen insbesondere über die strategische Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance sowie über die Ergebnisse interner Revisionen. Dabei stimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert die Strategieumsetzung in regelmäßigen Abständen. Entscheidungsnotwendige Unterlagen, insbesondere der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft einschließlich der Berichte der Wirtschaftsprüfer, werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats vor der jeweiligen Sitzung zugeleitet. Die Satzung und die Geschäftsordnung des Vorstands enthalten einen Katalog zustimmungspflichtiger Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

### **1.5 Zielsetzung des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und Stand der Umsetzung**

Der Aufsichtsrat hat Ziele für seine Zusammensetzung benannt und ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeitet.

Danach ist der Aufsichtsrat so zusammenzusetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Seine Mitglieder sollen insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrung verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in einem kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmen mit den Geschäftsbereichen Leasing für Privat- und Geschäftskunden sowie Flottenmanagement erforderlich sind.

#### **1.5.1 Kompetenzprofil**

Der Aufsichtsrat soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden. Dazu gehören insbesondere fundierte Erfahrungen und Kenntnisse

- in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international tätigen Unternehmens;
- im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft;
- auf den Gebieten Marketing, Vertrieb und Digitalisierung;
- in den wesentlichen Märkten, in denen die Allane Mobility Group tätig ist;
- im Rechnungswesen und in der Rechnungslegung;
- im Controlling/Risikomanagement;
- auf dem Gebiet der Governance/Compliance und
- in den für die Allane Mobility Group bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen

Darüber hinaus muss in Ansehung der Anforderungen des § 100 Absatz 5 AktG mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung soll in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung.

Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll auf diesen Gebieten sachverständig sein. Die Mitglieder müssen in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

## **1.5.2 Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtremiums und die individuellen Mitglieder**

### **Kompetenz und Vielfalt**

An erster Stelle der Voraussetzungen für die Besetzung der Sitze im Aufsichtsrat stehen fachliche Qualifikation und persönliche Kompetenz. Der Aufsichtsrat wird diese Voraussetzungen, die für die Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten unabdingbar sind, bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern stets in den Vordergrund stellen.

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion durch die Vielfalt seiner Mitglieder optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge soll im Einzelfall insbesondere gewürdigt werden, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrung und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Zudem wird der Aufsichtsrat die Geschäftsleitung dabei unterstützen, die Vielfalt im Unternehmen zu stärken.

### **Vertiefte Kenntnisse in für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten**

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen auf den für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten verfügen und die sonstigen fachlichen und persönlichen Anforderungen erfüllen, die sich aus den anwendbaren regulatorischen Vorgaben ergeben.

### **Führungserfahrung**

Dem Aufsichtsrat sollen mindestens zwei Mitglieder angehören, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines mittelgroßen oder großen Unternehmens haben.

### **Internationalität**

Mindestens zwei Mitglieder des Aufsichtsrates sollen Geschäftserfahrung in den Hauptabsatzmärkten der Allane SE haben und die Allane SE im Rahmen einer weiteren Internationalisierung kompetent begleiten können.

### **Qualifikationsmatrix**

Die folgende Qualifikationsmatrix veranschaulicht die vorhandenen Kompetenzen und den Stand der Umsetzung in Bezug auf das Kompetenzprofil sowie das unter Ziffer 1.6.2 beschriebene Diversitätskonzept auf Basis der Anforderungen an die Aufsichtsratsmitglieder:

## Qualifikationsmatrix

		Barbadillo Llorens	Brutti	Joo	Keunbae Hong	Kellershof	Klöpffer	Lorse	van den Eijnden	Wieandt	Williams
Zugehörigkeit	Mitglied seit	27.06.2024	08.09.2025	21.01.2026	30.06.2023	17.05.2024	05.08.2020	14.10.2025	29.03.2022	02.04.2026	14.04.2023
	Ausgeschieden	-	-	-	30.09.2025	-	10.09.2025	-	26.06.2025	02.04.2026	30.05.2025
Diversität	Geschlecht	M	M	M	M	W	M	M	M	M	M
	Geburtsjahr	1966	1959	1968	1969	1970	1970	1988	1959	1966	1963
	Nationalität	Spanien	Niederlande	Deutschland	Südkorea	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Niederlande	Deutschland	USA
Expertise	Leasing- und Flottenmanagementgeschäft	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	•	✓
	Marketing, Vertrieb	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	•	✓
	Unternehmens- und Personalführung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationalität	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Rechnungswesen, Rechnungslegung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Controlling										
	Risikomanagement	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Governance, Compliance	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Digitalisierung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Nachhaltigkeit, ESG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Finanzexpertise <sup>2</sup>	Rechnungslegung <sup>3</sup>	✓	✓	•	✓	•	✓	✓	✓	✓	•
	Abschlussprüfung <sup>4</sup>	✓	✓	•	✓	•	✓	✓	✓	✓	•

✓ Gute und fundierte Kenntnisse jenseits der gesetzlichen Mindestanforderungen an die Mitglieder des Aufsichtsrats

<sup>2</sup> Im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG

<sup>3</sup> Einschließlich interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie deren Prüfung

<sup>4</sup> Einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung

### Anzahl unabhängiger Mitglieder/keine wesentlichen Interessenkonflikte

Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. Vor dem Hintergrund der Eigentümerstruktur der Gesellschaft ist dies nach

Einschätzung des Aufsichtsrats der Fall, wenn mindestens zwei der satzungsgemäß sechs Aufsichtsratsmitglieder unabhängig im Sinne von Ziffer C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex sind. Der Aufsichtsrat wird sich bei seinen Wahlvorschlägen an diesen Vorgaben orientieren.

Ferner sollen keine Personen zur Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden, die aufgrund anderer Tätigkeiten potenziell in einen wesentlichen, nicht nur punktuellen oder vorübergehenden Interessenkonflikt geraten können.

### Umsetzung/Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Die gegenwärtige Besetzung des Aufsichtsrats entspricht den vorgenannten Zielsetzungen weitgehend. Die Mitglieder des Aufsichtsrats repräsentieren in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebenswege und Erfahrungshorizonte die Vielfalt, die für die optimale Wahrnehmung ihrer Überwachungsaufgabe notwendig ist. Insbesondere verfügt der Aufsichtsrat insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrung, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in einem kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmen in den Geschäftsbereichen Flottenmanagement und Leasing für Privat- und Geschäftskunden erforderlich sind. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer bisherigen beruflichen Tätigkeit über eine besondere Branchenexpertise und Erfahrung in den Hauptabsatzmärkten der Gesellschaft sowie über Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines mittelgroßen oder großen Unternehmens. Sie sind damit in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Mit Frau Eva Kellershof und Herr Dr. Axel Wieandt sind derzeit zwei unabhängige Mitglieder der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten.

Im Rahmen des Auswahlprozesses und der Nominierung von Kandidaten für den Aufsichtsrat berücksichtigt der Aufsichtsrat neben den Vorgaben des Gesetzes und des DCGK die vorgenannten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an.

## 1.6 Diversitätskonzept

### 1.6.1 Vorstand

#### Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Vorstands

Der Vorstand soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören nach Auffassung des Aufsichtsrats:

- sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe;

- höchste persönliche Integrität;
- fundierte praktische Erfahrungen im Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarkts;
- profunde Erfahrung im IT-Management und Verständnis in Bezug auf die zunehmende Digitalisierung des Geschäftsmodells;
- langjährige Erfahrung in wertbasierter Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement;
- langjährige Erfahrung in der Steuerung großer Unternehmen;
- Kenntnisse der Rechnungslegung und des Finanzmanagements;
- fundierte Kenntnisse im Risikomanagement;
- internationale Erfahrung und
- angemessene Vertretung beider Geschlechter und verschiedener Altersgruppen.

Die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands sollen dabei in der Regel mit Erreichen der Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung (zurzeit 67. Lebensjahr) enden.

#### Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele

Sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe zu berücksichtigen, ergibt sich nach Auffassung des Aufsichtsrats bereits aus der Pflicht zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung. Darüber hinaus sind unterschiedliche Lebenswege und Erfahrungen der einzelnen Vorstandsmitglieder entscheidend, um aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu analysieren und so zum Wohle des Unternehmens Entscheidungen treffen zu können.

Profunde Erfahrung im IT-Management und ein tiefgreifendes Verständnis der Digitalisierung sind angesichts der fortschreitenden Digitalisierung des Geschäftsmodells und der enormen Relevanz moderner IT-Struktur für sämtliche Bereiche des Unternehmens unerlässlich, um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen zu können.

Langjährige Erfahrung in der Führung größerer Unternehmen, der Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement stellen nach Auffassung des Aufsichtsrats entscheidende und unverzichtbare Elemente eines modernen Top-Managements dar. Ebenso benötigt der Vorstand fundierte praktische Erfahrungen im Dialog mit verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarkts. Insbesondere ist der

Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine erfolgreiche Unternehmensführung eine konsequente kommunikative Einbindung der unteren Führungsebenen durch den Vorstand erfordert.

Der Aufsichtsrat strebt zudem eine angemessene Vertretung beider Geschlechter und verschiedener Altersgruppen im Vorstand an, da er der Ansicht ist, dass gemischte Teams die gleichen oder bessere Ergebnisse erzielen. Da der Vorstand derzeit nur aus zwei Mitgliedern besteht, würde eine strikte Quote an dieser Stelle nach Auffassung des Aufsichtsrats einerseits zu einer deutlichen Einschränkung geeigneter Kandidaten führen und andererseits die zukünftige Zusammenarbeit mit verdienten und mit der Gesellschaft vertrauten Vorstandsmitgliedern in Frage stellen.

#### **Art und Weise der Umsetzung**

Bei der Besetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte. Zudem tauschen sich Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig über geeignete Nachfolgekandidaten und High Potentials aus dem Konzern aus, um eine kontinuierliche Weiterentwicklung vielversprechender Talente zu gewährleisten.

### **1.6.2 Aufsichtsrat**

#### **Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat hat für seine Zusammensetzung ein umfassendes Kompetenzprofil erstellt und detaillierte Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtgremiums und seiner individuellen Mitglieder formuliert.

Danach soll der Aufsichtsrat insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die im Hinblick auf die Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden.

An erster Stelle der Voraussetzungen für die Besetzung der Sitze im Aufsichtsrat stehen dabei fachliche Qualifikation und persönliche Kompetenz. Der Aufsichtsrat wird diese Voraussetzungen, die für die Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten unabdingbar sind, bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern stets in den Vordergrund stellen.

Besonderes Augenmerk richtet der Aufsichtsrat zudem auf unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter.

Der Aufsichtsrat hält daran fest, keine Altersgrenze oder eine Regelgrenze für die Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat zu definieren.

#### **Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele**

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion durch die Vielfalt seiner Mitglieder optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen.

Darüber hinaus sind unterschiedliche Lebenswege und Erfahrungen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder entscheidend, um aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus verschiedenen Blickwinkeln zu analysieren und so zum Wohle des Unternehmens Entscheidungen treffen zu können. Der Aufsichtsrat verfolgt dabei das Ziel, stets in der Lage zu sein, den Vorstand kompetent zu beraten und zu überwachen sowie neue Entwicklungen der Branche angemessen zu würdigen und zu begleiten.

#### **Art und Weise der Umsetzung**

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Zudem unterzieht sich der Aufsichtsrat jährlich einer Effizienzprüfung. Die Prüfung erstreckt sich zum einen auf die effektive Wahrnehmung der dem Aufsichtsrat zugewiesenen Aufgaben einschließlich der Praxistauglichkeit der Verfahrensregelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und zum anderen auf die Effizienz der Gremienarbeit. Dabei werden auch Diversitätsaspekte berücksichtigt.

## 2. Weitere Angaben zur Corporate Governance

### Mitteilung über Eigengeschäfte von Führungspersonen

Meldepflichtige Erwerbs- und Veräußerungsgeschäfte von Aktien der Allane SE oder von sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten meldepflichtiger Personen (Directors' Dealings bzw. Managers' Transactions) sind der Allane SE im Geschäftsjahr 2025 nicht bekanntgemacht worden. Entsprechende Meldungen werden auf der Webseite der Gesellschaft unter [ir.allane-mobility-group.com](http://ir.allane-mobility-group.com) im Bereich „Finanzmeldungen“ unter „Directors' Dealings“ veröffentlicht.

### Festlegungen nach § 76 Absatz 4 und § 111 Absatz 5 AktG

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat gemäß § 111 Absatz 5 AktG Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand festgelegt und beschlossen, dass die Zielgrößen bis zum 31. Dezember 2027 erreicht werden sollen. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat basierend auf der aktuellen Zusammensetzung eine Zielgröße von 16,67 % (entsprechend 1/6) festgelegt. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 0 % festgelegt. Die Festlegung der Zielgröße für den Vorstand wurde vom Aufsichtsrat wie folgt begründet: Hintergrund ist, dass der Frauenanteil im Vorstand der Allane SE bei der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands mit Herrn Eckart Klumpp (Vorsitzender des Vorstands) und Herrn Álvaro Hernández (Finanzvorstand) bei 0 % liegt. Herr Eckart Klumpp und Herr Álvaro Hernández sind bis zum 31. Dezember 2026 bzw. bis zum 30. September 2027 als Vorstandsmitglieder bestellt. Der Aufsichtsrat hat gegenwärtig nicht die Absicht, das derzeitige Vorstandsteam zu verändern und plant auch nicht, ein drittes Mitglied in den Vorstand der Gesellschaft zu berufen. Daher wird unter den derzeitigen Umständen die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand auf 0 % festgelegt.

Der Vorstand der Allane SE hat gemäß § 76 Absatz 4 AktG die Zielgrößen für den Frauenanteil auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 20 % bzw. 30 % festgelegt und beschlossen, dass beide Zielgrößen bis zum 30. Juni 2026 erreicht werden sollen.

### Angaben zum Abschlussprüfer

Die ordentliche Hauptversammlung am 31. Juli 2025 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die BDO AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, zum Abschlussprüfer für die Allane SE und die Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2025 gewählt.

Garching bei München, 22. April 2026

### Allane SE

#### Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

# **B – Jahresabschluss der Allane SE**

# B.1 – Bilanz

der Allane SE, Garching bei München, zum 31. Dezember 2025 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in EUR

		31.12.2025	31.12.2024
<b>1. Forderungen an Kreditinstitute</b>			
a) täglich fällig	14.019.987,29		2.512.738,36
		<b>14.019.987,29</b>	<b>2.512.738,36</b>
<b>2. Forderungen an Kunden</b>		<b>42.648.940,92</b>	<b>48.931.157,56</b>
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute - TEUR (Vorjahr: - TEUR)			
<b>3. Anteile an verbundenen Unternehmen</b>		<b>13.569.295,69</b>	<b>11.131.378,33</b>
<b>4. Leasingvermögen</b>		<b>2.391.637.082,63</b>	<b>1.971.493.349,47</b>
<b>5. Immaterielle Anlagewerte</b>			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	15.052.877,96		16.736.524,90
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	945.306,30		2.121.605,65
c) Geschäfts- oder Firmenwert	890.550,00		1.088.450,00
		<b>16.888.734,26</b>	<b>19.946.580,55</b>
<b>6. Sachanlagen</b>		<b>7.180.405,47</b>	<b>6.882.124,16</b>
<b>7. Sonstige Vermögensgegenstände</b>		<b>751.765.239,94</b>	<b>558.592.957,44</b>
<b>8. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>4.856.666,98</b>	<b>3.864.367,46</b>
<b>9. Aktive latente Steuern</b>		<b>0,00</b>	<b>1.736.883,00</b>
		<b>3.242.566.353,18</b>	<b>2.625.091.536,33</b>

Passiva

in EUR

		31.12.2025	31.12.2024
<b>1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten</b>			
a) täglich fällig	0,00		181.644,79
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	943.647.368,29		994.986.069,36
		<b>943.647.368,29</b>	<b>995.167.714,15</b>
<b>2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden</b>			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	4.851.754,41		2.698.078,10
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.484.437,97		3.252.312,19
		<b>8.336.192,38</b>	<b>5.950.390,29</b>
<b>3. Sonstige Verbindlichkeiten</b>		<b>115.036.812,46</b>	<b>99.200.987,82</b>
<b>4. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>2.007.177.276,94</b>	<b>1.397.832.331,71</b>
<b>5. Passive latente Steuern</b>		<b>985.970,00</b>	<b>0,00</b>
<b>6. Rückstellungen</b>			
a) Steuerrückstellungen	202.855,76		3.670.412,76
b) andere Rückstellungen	28.046.061,11		36.963.871,07
		28.248.916,87	40.634.283,83
<b>7. Nachrangige Verbindlichkeiten</b>		<b>26.985.365,35</b>	<b>0,00</b>
<b>8. Eigenkapital</b>			
a) gezeichnetes Kapital	20.611.593,00		20.611.593,00
b) Kapitalrücklage	139.067.901,57		139.067.901,57
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	12.635.666,66		12.635.666,66
d) Bilanzverlust	-60.166.710,34		-86.009.332,70
		<b>112.148.450,89</b>	<b>86.305.828,53</b>
		<b>3.242.566.353,18</b>	<b>2.625.091.536,33</b>
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen		999.000,00	999.000,00
		<b>999.000,00</b>	<b>999.000,00</b>

## B.2 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Garching bei München, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 (HGB/RechKredV)

in EUR			2025	2024
1. Leasingerträge		797.452.385,37		657.299.981,48
2. Leasingaufwendungen		324.100.323,13		293.661.544,47
			<b>473.352.062,24</b>	<b>363.638.437,01</b>
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		15.223.254,47		8.780.152,04
4. Zinsaufwendungen		78.649.890,43		52.452.901,16
			<b>63.426.635,96</b>	<b>43.672.749,12</b>
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			10.478.925,47	5.457.934,32
6. Provisionserträge			1.171.774,79	1.140.645,05
7. Provisionsaufwendungen			11.378.190,70	31.765.448,14
8. Sonstige betriebliche Erträge			8.566.842,06	9.813.722,62
9. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	31.419.939,38			31.851.041,49
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung darunter für Altersversorgung: TEUR 0,00 (Vorjahr: TEUR 0,00)	5.473.611,89			5.288.132,94
		<b>36.893.551,27</b>		<b>37.139.174,43</b>
b) andere Verwaltungsaufwendungen		39.230.393,60		38.041.891,50
			<b>76.123.944,87</b>	<b>75.181.065,93</b>
10. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		310.281.726,20		329.509.179,02
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		9.997.976,72		9.283.624,19
			<b>320.279.702,92</b>	<b>338.792.803,21</b>
11. Sonstige betriebliche Aufwendungen			467.180,35	1.453.922,53
12. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		13.263.691,23		25.758.239,99
13. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		20.759.928,67		816.995,26
14. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Beteiligungen, Anteile an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelte Wertpapiere		800.424,61		0,00
			<b>6.695.812,83</b>	<b>24.941.245,73</b>
<b>15. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit</b>			<b>28.589.762,59</b>	<b>-135.756.494,66</b>
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			2.726.773,13	-29.915.208,93
<b>17. Sonstige Steuern</b>			<b>20.367,10</b>	<b>0,00</b>
<b>18. Jahresüberschuss (Vorjahr: Jahresfehlbetrag)</b>			<b>25.842.622,36</b>	<b>-105.841.285,73</b>
19. Ergebnisvortrag aus dem Vorjahr			-86.009.332,70	19.831.953,03
20. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen			0,00	0,00
<b>21. Bilanzverlust</b>			<b>-60.166.710,34</b>	<b>-86.009.332,70</b>

# Allane SE

Garching bei München

(Amtsgericht München, HRB 227195)

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis  
zum 31. Dezember 2025

## 1. Grundlagen

Die Allane SE mit Sitz in Deutschland, 85748 Garching bei München, Parkring 33, ist im Handelsregister beim Amtsgericht München in Abteilung B, unter HRB 227195 eingetragen und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Die Allane SE hat die Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zum Betreiben des Finanzierungsleasings (§ 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG) und ist somit ein Finanzdienstleistungsinstitut i.S.d. § 1 Abs. 1a KWG. Die Aktien der Gesellschaft sind an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regulierten Markt (Prime Standard) notiert. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit. Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von TEUR 20.612 auf. Es ist eingeteilt in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Sämtliche Stückaktien sind Stammaktien. Das Aktienkapital ist voll eingezahlt. Der größte Anteilseigner ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt am Main, mit einem Anteil von 92,07 %.

## 2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

### 2.1 Gliederung

Als Finanzdienstleistungsinstitut ist die Allane SE verpflichtet, einen Jahresabschluss nach den für Institute geltenden Regelungen des § 340 ff. HGB i.V.m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute und Wertpapierinstitute (RechKredV) unter Berücksichtigung der Erweiterungen der Gliederung aufgrund des Leasinggeschäfts aufzustellen. Ergänzend dazu sind die Regelungen des Aktien- und Wertpapierhandelsgesetzes sowie das SE-Ausführungsgesetz zu beachten. Die Allane SE gilt als große Kapitalgesellschaft gemäß § 340a Abs. 1 S. 1 HGB.

Bei Wahlrechten werden zur Wahrung der Übersichtlichkeit die Angaben grundsätzlich im Anhang gemacht.

### 2.2 Bilanzierung und Bewertung

Die Bewertungen wurden unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit gemäß § 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB vorgenommen.

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Vorjahres wurden grundsätzlich beibehalten. Wurden Anpassung vorgenommen, werden diese explizit erwähnt.

Die **Forderungen an Kreditinstitute** sind mit dem Nennwert bilanziert.

Die **Forderungen an Kunden** sind zum Nennwert oder zum niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken, wofür Wertberichtigungen für latente und akute Risiken gebildet wurden, bewertet. Es werden Wertberichtigungen im Sinne des erwarteten Forderungsverlustes ermittelt. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erfolgt eine Prüfung der Wertminderung auf Portfoliobasis. Die Gesellschaft wendet zur Ermittlung von Wertminderungen auf Forderungen an Kunden das Expected Credit Loss-Modell gemäß IFRS 9 an. Die Berechnung der erwarteten Kreditverluste erfolgt unter Berücksichtigung der relevanten Leitlinien des IDW BFA 7. Für Forderungen an Kunden wird der vereinfachte Ansatz (Simplified Approach) angewendet. Danach werden erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit (Lifetime Expected Credit Loss) bereits ab dem erstmaligen Ansatz erfasst, ohne dass eine Beurteilung einer signifikanten Erhöhung des Kreditrisikos erforderlich ist. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgt auf Basis von Wertberichtigungsmatrizen, die auf historischen Ausfallraten beruhen und um zukunftsgerichtete Informationen angepasst werden. Dabei werden aktuelle sowie erwartete wirtschaftliche Entwicklungen angemessen berücksichtigt.

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** sind mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe der Wertminderungen werden Wertaufholungen bis maximal zur Höhe der Anschaffungskosten vorgenommen. Die Angaben zu den Beteiligungsunternehmen sind unter den sonstigen Angaben dargestellt.

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die zugrundeliegende Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung ermittelt sich durch einen Vergleich zwischen dem ursprünglichen kalkulierten Restwert

und einer Neueinschätzung des erwarteten Restwerts zum Vertragsende. Zuschreibungen erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungskosten, sobald die Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen entfallen sind. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung der Restwerte auf externe Marktexpertise unter Berücksichtigung der unternehmensinternen Vermarktungskanäle und den damit verbundenen internen Marktpreiseinschätzungen zurück.

**Immaterielle Anlagewerte** enthalten selbst erstellte und erworbene Software. Von dem Aktivierungswahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Selbst erstellte immaterielle Anlagewerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Erworbene immaterielle Anlagewerte sind zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Die Abschreibungen auf immaterielle Anlagewerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer von drei bis fünf Jahren. Außerplanmäßige Abschreibungen erfolgen für immaterielle Anlagenwerte, die entweder nicht erfolgreich fertiggestellt werden konnten oder bei denen eine dauerhafte Wertminderung vorliegt. Diese Werte werden im Rahmen eines jährlich von der Gesellschaft selbst durchgeführten IT-Audit sowie einer Werthaltigkeitsprüfung identifiziert.

Des Weiteren enthalten die immateriellen Anlagewerte einen entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwert, der gemäß § 246 Abs. 1 S. 4 HGB aktiviert und über die Nutzungsdauer von 10 Jahren gemäß § 253 Abs. 3 S. 3 und S. 4 HGB linear abgeschrieben wird. Dieser wird regelmäßig auf das Vorliegen einer voraussichtlich dauernden Wertminderung überprüft. Sofern eine solche Wertminderung festgestellt wird, erfolgt eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB. Die Nutzungsdauer von 10 Jahren begründet sich dadurch, dass der erworbene Geschäftsbetrieb, welcher auf den Gebrauchtwagenverkauf spezialisiert ist, auf unbestimmte Zeit fortgeführt werden soll und die voraussichtliche Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann. Die temporäre Differenz aus der steuerlich angesetzten Nutzungsdauer von 15 Jahren des entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts ist in der Ermittlung der latenten Steuern enthalten.

**Sachanlagen** werden zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen unter Anwendung der linearen Abschreibungsmethode bewertet und im Wesentlichen über die Nutzungsdauer von einem

bis zehn Jahre abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen EUR 250 bis EUR 1.000 wird entsprechend dem steuerlichen Wahlrecht gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet. Der Sammelposten wird im Jahr der Anschaffung und den folgenden vier Jahren mit jeweils einem Fünftel abgeschrieben.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** sind zum Nennwert bzw. zu den fortgeführten Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben wurden und deren Verwertung noch aussteht, ausgewiesen. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen erfolgt die Bewertung unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung der Restwerte auf externe Marktexpertise unter Berücksichtigung der unternehmensinternen Vermarktungskanäle und den damit verbundenen internen Marktpreiseinschätzungen zurück.

**Aktive Rechnungsabgrenzungsposten** werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst.

**Verbindlichkeiten** wurden mit dem Erfüllungsbetrag bilanziert. Unter den sonstigen Verbindlichkeiten werden unter anderem erhaltene Anzahlungen aus den pauschalen Kundenzahlungen bei Full-Serviceverträgen bis zum Anfall der jeweiligen Serviceleistungen ausgewiesen.

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** wird für Leasinganzahlungen und erhaltene Subventionen linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst. Im Rahmen der ABS-Transaktionen werden die verkauften Leasingraten abgegrenzt und die dadurch realisierte Barwertmarge über die jeweilige Vertragslaufzeit rätierlich aufgelöst.

**Aktive und passive latente Steuern** werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden sowie für Verlustvorträge angesetzt. Die Bewertung der latenten Steuern erfolgte jeweils mit dem künftigen Steuersatz, der im Zeitraum der Umkehrung voraussichtlich gelten wird (Vorjahr: 26,42%).

Die **Rückstellungen** sind in Höhe des Erfüllungsbetrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist. Allen erkennbaren Risiken wurde Rechnung getragen.

Die **nachrangigen Verbindlichkeiten** werden zum Erfüllungsbetrag bilanziert. Aufgrund der vertraglich vereinbarten Nachrangigkeit treten die Forderungen der Darlehensgeber im Insolvenz- oder Liquidationsfall hinter die Ansprüche der übrigen Gläubiger zurück.

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital, die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 HGB und § 150 AktG, die anderen Gewinnrücklagen und dem Bilanzgewinn bzw. Bilanzverlust.

Die **Leasingerträge** setzen sich aus Erträgen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten, Full-Service-Leistungen wie Reparaturen, Reifen, etc., Schadenabrechnungen sowie der Vermarktung von Gebrauch-Leasingvermögen zusammen. Beträge, die bei Beginn des Leasingverhältnisses als Mietsonderzahlung vereinnahmt wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst. Erträge und Aufwendungen aus den Full-Service-Leistungen für Treibstoffe, Kraftfahrzeugsteuern, Rundfunkbeiträgen und Fremdanmietungen werden erfolgsneutral erfasst und die Marge in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Darüber hinaus entstehen Erträge aus Provisionen und Subventionen mit verbundenen Unternehmen. Die hierfür im Austausch für die Beauftragung vereinbarte Gebühr oder Provision wird erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Zudem werden Provisionserlöse aus der Vermittlung von Leasingrückläufern erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die **Zinserträge** und **Zinsaufwendungen** werden periodengerecht unter Berücksichtigung der ausstehenden Darlehenssumme und des anzuwendenden Zinssatzes erfasst und abgegrenzt.

**Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen** werden mit Ablauf des Geschäftsjahres periodengerecht realisiert.

Die **Aufwendungen** und **Erträge** sind periodengerecht erfasst.

## 2.3 Währungsumrechnung

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden zum Zeitpunkt des Zuganges mit dem aktuellen Tageskurs und zum Stichtag mit den Devisenkassamittelkursen gemäß § 256a HGB i.V.m. § 340h HGB umgerechnet. Aufwendungen aus der Währungsumrechnung werden im sonstigen betrieblichen Aufwand, Erträge aus der Währungsumrechnung im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen. Es bestehen zum Stichtag Vermögensgegenstände in Fremdwährung in Form von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 58.688 (Vorjahr: TEUR 64.493). Schulden, die auf Fremdwährung lauten, bestehen zum Stichtag nicht.

## 3. Erläuterung und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

### 3.1 Bilanz

Die **Forderungen an Kreditinstitute** in Höhe von TEUR 14.019 (Vorjahr: TEUR 2.513) bestehen aus täglich fälligen Bankguthaben. Davon fallen TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 10) gegenüber verbundenen Unternehmen an.

Die **Forderungen an Kunden** in Höhe von TEUR 42.649 (Vorjahr: TEUR 48.931) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Leasingraten, Full-Service-Leistungen, Schadenfällen sowie Fahrzeugverkäufen. Zum 31. Dezember 2025 bestehen Wertberichtigungen auf den Forderungsbestand in Höhe von TEUR 3.856 (Vorjahr: TEUR 4.008).

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** haben sich im Geschäftsjahr auf insgesamt TEUR 13.569 (Vorjahr: TEUR 11.131) erhöht. Der Anstieg resultiert aus der Zuführung in die Kapitalrücklage der Allane Schweiz AG in Höhe von TEUR 3.238 und einer Wertberichtigung auf selbigen Beteiligungswert in Höhe von TEUR 800.

Der Posten **Leasingvermögen** umfasst 2.391,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1.971,5 Mio. EUR). In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 310,3 Mio. EUR (Vorjahr: 329,5 Mio. EUR) waren außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von 1,5 Mio. EUR (Vorjahr: 102,1 Mio. EUR) enthalten.

Die Entwicklung des **Anlagevermögens** und die **Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV** sind in

den Anlagen zum Anhang dargestellt. Bei der Entwicklung des Anlagevermögens handelt es sich um die Posten Anteile an verbundenen Unternehmen, Geschäfts- oder Firmenwert, Leasingvermögen, immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen.

Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 15.053 (Vorjahr: TEUR 16.737) ausgewiesen. Davon sind im laufenden Geschäftsjahr für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von TEUR 4.949 (Vorjahr: TEUR 6.333) angefallen. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 4.176 (Vorjahr: TEUR 4.422) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB in Höhe von TEUR 10.877 (Vorjahr: TEUR 12.315). Die entgeltlich erworbenen immateriellen Anlagewerte sind mit TEUR 945 (Vorjahr: TEUR 2.122) im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken. Der Betrag ergibt sich im Wesentlichen durch den Erwerb von Lizenzen. Die Anschaffungen dienen der kontinuierlichen Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur. Die Abschreibungen auf die immateriellen Vermögensgegenstände sind auf TEUR 8.007 (Vorjahr: TEUR 7.455) gestiegen. Davon fielen im Geschäftsjahr keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf nicht erfolgreich fertiggestellte Software an (Vorjahr: TEUR 169).

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 751,8 Mio. EUR (Vorjahr 558,6 Mio. EUR) enthalten unter anderem folgende Positionen:

Sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. EUR	2025	2024	Veränderung in %
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	662,4	477,8	38,6
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände	37,2	26,9	38,3
Versicherungsansprüche	9,5	8,9	6,7
Sonstige	42,6	46,8	-9,0
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>751,8</b>	<b>558,6</b>	<b>34,6</b>

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 71.056 (Vorjahr: TEUR 78.269) der Rangrücktritt erklärt. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die Wertberichtigung auf Forderungen gegenüber der Allane Schweiz AG um TEUR 20.000 auf TEUR 5.000 (Vorjahr: TEUR

25.000), aufgrund einer verbesserten Ertragsprognose und Kapitalsituation des Schuldners, reduziert.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** besteht im Wesentlichen aus geleisteten Vorauszahlungen für zukünftige Lizenzen und sonstige Dienstleistungen, Vorauszahlungen für produktbezogene Versicherungen und Kraftfahrzeugsteuern sowie geleistete Bonuszahlungen an Kunden, die sich auf den gesamten Zeitraum des Leasingvertrags beziehen.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen Darlehen mit vereinbarter Laufzeit. Darin enthalten sind Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 943.647 (Vorjahr: TEUR 911.986).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** umfassen im Wesentlichen Kundenkautionen in Höhe von TEUR 3.484 (Vorjahr: TEUR 3.252) und Überzahlungen von Kunden in Höhe von TEUR 4.768 (Vorjahr: TEUR 2.549).

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** in Höhe von TEUR 115.037 (Vorjahr TEUR 99.201) enthalten unter anderem folgende Positionen:

Sonstige Verbindlichkeiten

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	42.444	13.271	>100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.747	32.659	-54,8
Erhaltene Anzahlungen aus Full-Serviceverträgen	24.252	16.950	43,1
Sonstige	33.594	36.321	-6,1
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>115.037</b>	<b>99.201</b>	<b>16,0</b>

Die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 33.594 (Vorjahr: TEUR 36.321) enthalten im Wesentlichen ausstehende Rechnungen für Fahrzeugkäufe in Höhe von TEUR 6.904 (Vorjahr: TEUR 19.250) und bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen im Bereich Captive Leasing in Höhe von TEUR 16.921 (Vorjahr TEUR 11.142').

'Wert wurde gegenüber Vorjahresberichterstattung angepasst.

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 2.007,2 Mio. EUR (Vorjahr: 1.397,8 Mio. EUR) resultieren

hauptsächlich aus zwei ABS-Programmen. Zur Durchführung der ABS-Programme wurde die Isar Valley S.A. gegründet, an der die Allane SE jedoch keinen Kapitalanteil hält. Die Höhe des passiven Abgrenzungspostens gegenüber der Isar Valley S.A. beträgt zum Stichtag 1.827,5 Mio. EUR (Vorjahr: 1.259,8 Mio. EUR). Zudem werden in diesem Posten Leasingsonderzahlungen von Kunden in Höhe von 75,7 Mio. EUR (Vorjahr: 78,6 Mio. EUR) und erhaltene Subventionen von nahestehendem Unternehmen in Höhe von 104,0 Mio. EUR (Vorjahr: 53,7 Mio. EUR) abgegrenzt.

Zum 31.12.2025 ergibt sich nach Saldierung von aktiven und passiven latenten Steuern ein Passivüberhang von TEUR 986. Im Vorjahr waren unter den **latenten Steuern** aktive latente Steuern in Höhe von TEUR 1.737 ausgewiesen. Im Folgenden ist die Verteilung der latenten Steuern auf die einzelnen temporären Differenzen und den Verlustvortrag sowie deren Veränderung zum Vorjahr dargestellt. In der Darstellung handelt es sich bei den positiven Bilanzwerten um zu versteuernde temporäre Differenzen (passive latente Steuern) und bei den negativen Bilanzwerten um abzugsfähige temporäre Differenzen (aktive latente Steuern).

Veränderung latente Steuern je Bilanzposition

in TEUR	2025	2024	Veränderung
Immaterielle Anlagewerte	4.078	4.343	-265
Leasingvermögen	43.141	11.589	31.552
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge	1.218	1.246	-28
Andere Rückstellungen	-1.357	-1.597	240
Sonstige	-407	-370	-37
Verlustvortrag	-45.687	-16.948	-28.739
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>986</b>	<b>-1.737</b>	<b>2.723</b>

Unter den **Steuerrückstellungen** in Höhe von TEUR 203 (Vorjahr: TEUR 3.670) werden Rückstellungen für die Gewerbesteuer in Höhe von TEUR 115 (Vorjahr: TEUR 1.584) und für die Körperschaftsteuer in Höhe von TEUR 88 (Vorjahr: TEUR 2.086) erfasst.

Unter den **anderen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 28.046 (Vorjahr: TEUR 36.964) sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen ausgewiesen:

Andere Rückstellungen

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Ausstehende Rechnungen	22.029	29.731	-25,9
Personalaufwendungen	3.001	2.982	0,6
Kundenbonusverpflichtungen	2.807	3.905	-28,1
Gewährleistungen	209	346	-39,6
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>28.046</b>	<b>36.964</b>	<b>-24,1</b>

Der Rückgang der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Händlerboni und Provisionen im Bereich Captive Leasing beglichen wurden.

Die **nachrangigen Verbindlichkeiten** in Höhe von TEUR 26.985 (Vorjahr: TEUR 0) resultieren aus einem nachrangigen Gesellschafterdarlehen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH.

Das **Eigenkapital** untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 HGB in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 12.636 (Vorjahr: TEUR 12.636) und dem Bilanzverlust von TEUR 60.167 (Vorjahr: TEUR 86.009). Der Gesamtbetrag der Ausschüttungssperre aus potenziellen aktiven latenten Steuern, aus selbstgeschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände sowie dem Bilanzverlust beträgt TEUR 71.044.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist eingeteilt in 20.611.593 sämtliche auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Das anteilige Grundkapital je Aktie beträgt EUR 1,00. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

Die Gesellschaft setzt derivative Finanzgeschäfte ausschließlich zur Steuerung von Währungsrisiken ein. Zum Bilanzstichtag existierten folgende schwebende Geschäfte:

Fremdwährungsswaps

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Nominalwert	60.695	63.829	-4,9
Marktwert <sup>1)</sup>	-1.051	-726	44,8

1) Negative Marktwerte werden mit einem Minus (-) angegeben.

### 3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Leasingerträge** gliedern sich wie folgt:

Leasingerträge

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Erlöse			
Fahrzeugverkauf	264.124	254.810	3,7
Laufende Finanzierungsraten	419.322	303.583	38,1
Übrige	114.007	98.907	15,3
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>797.542</b>	<b>657.300</b>	<b>21,3</b>

Die Leasingerträge wurden fast ausschließlich im Inland erzielt. Die Übrigen Leasingerträge beinhalten vor allem Full-Service-Leistungen wie Reparaturen, Reifen sowie Schadenabrechnungen.

Die **Leasingaufwendungen** in Höhe von TEUR 324.100 (Vorjahr: TEUR 293.662) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark in Höhe von TEUR 91.735 (Vorjahr: TEUR 79.945), Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks in Höhe von TEUR 232.366 (Vorjahr: TEUR 213.716).

Die **Zinserträge** in Höhe von TEUR 15.223 (Vorjahr: TEUR 8.780) beinhalten mit TEUR 2.910 (Vorjahr: TEUR 2.898) Zinserträge von verbundenen Unternehmen und darin mit TEUR 2.668 (Vorjahr: TEUR 2.746) Zinserträge aus dem Ausland.

Die **Zinsaufwendungen** in Höhe von TEUR 78.650 (Vorjahr: TEUR 52.453) enthalten Kontokorrentzinsen aus laufenden Darlehen mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 31.858 (Vorjahr: TEUR 26.197), Refinanzierungsaufwendungen aus den ABS-Transaktionen in Höhe von TEUR 45.225 (Vorjahr: TEUR 23.235), Zinsen aus Finanzierungen von Banken in Höhe von TEUR 1.508 (Vorjahr: TEUR 2.797), sowie sonstige Zinsaufwände in Höhe von TEUR 59 (Vorjahr: TEUR 224).

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 10.479 (Vorjahr: TEUR 5.458) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Allane Mobility Consulting GmbH und der One Mobility Management GmbH, beide Garching bei München.

Unter den **Provisionserträgen** in Höhe von TEUR 1.172 (Vorjahr: TEUR 1.141) werden im Wesentlichen

Vermittlungsprovisionen in Höhe von TEUR 880 (Vorjahr: TEUR 679) und Franchisegebühren in Höhe von TEUR 292 (Vorjahr: TEUR 462) ausgewiesen.

Unter den **Provisionsaufwendungen** werden Vertriebsprovisionen in Höhe von TEUR 11.378 (Vorjahr: TEUR 31.765) ausgewiesen. Der Rückgang resultiert aus einem Sondereffekt, der im Vorjahr zu höheren Aufwendungen führte, sowie aus verminderten Aufwendungen für Vertragserlangungskosten in 2025.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 8.567 (Vorjahr: TEUR 9.814) sind im Wesentlichen Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von TEUR 2.167 (Vorjahr: TEUR 2.760), Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von TEUR 2.953 (Vorjahr: TEUR 3.492), sowie Erträge aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 1.216 (Vorjahr: TEUR 1.546) enthalten.

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** in Höhe von TEUR 39.230 (Vorjahr: TEUR 38.042\*) enthalten unter anderem die folgenden Positionen:

Andere Verwaltungsaufwendungen

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Aufwendungen für EDV	11.241	12.574*	-10,6
Aufwendungen für Miete und Instandhaltung	5.132	4.797	7,0
Aufwendungen aus Marketingaktivitäten	1.411	1.057	33,5
Sonstige Rechts- und Beratungskosten	3.528	2.733	29,1
Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen	1.296	1.793	-27,7
Aufwendungen für Gerichts-, Rechts-, und Vergleichskosten	501	465	7,7
Aufwendungen für Investor Relations	458	309	48,2
Sonstige	15.663	14.314	9,4
<b>Gesamt Allane SE</b>	<b>39.230</b>	<b>38.042*</b>	<b>3,1</b>

\*Wert wurde gegenüber Vorjahresberichterstattung angepasst.

Die sonstigen Verwaltungsaufwendungen des Berichtszeitraumes beinhalten im Wesentlichen Kosten aus der Personalstellung durch verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 9.940 (Vorjahr: TEUR 9.558) sowie Kosten für die Arbeitnehmerüberlassung in Höhe von TEUR 1.021 (Vorjahr: TEUR 994).

Die Aufwendungen für EDV sind leicht gesunken, aber weiterhin auf einem hohen Niveau. Dies ist zurückzuführen auf ein hohes Maß an Eigenentwicklungen in Bezug auf neue Produkte und Dienstleistungen sowie der Optimierung bestehender Software und Infrastruktur.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 310.282 (Vorjahr: TEUR 329.509). Diese unterteilt sich in planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 308.809 (Vorjahr: TEUR 227.368) und außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 1.472 (Vorjahr: TEUR 102.142).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von TEUR 467 (Vorjahr: TEUR 1.454) resultieren im Wesentlichen aus Aufwendungen aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 195 (Vorjahr: TEUR 975).

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 13.264 (Vorjahr: TEUR 25.758) resultieren im Wesentlichen aus der außerplanmäßigen Abschreibung auf zum Verkauf bestimmter Fahrzeuge in Höhe von TEUR 6.989 (Vorjahr: TEUR 108) und aus Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von TEUR 5.174 (Vorjahr: TEUR 24.808). Davon entfallen auf verbundene Unternehmen TEUR 725 (Vorjahr: TEUR 22.138).

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 20.760 (Vorjahr: TEUR 817) resultieren im Wesentlichen aus der Wertaufholung von bereits abgeschriebenen Forderungen in Höhe von 20,1 Mio. EUR. Davon entfallen auf verbundene Unternehmen 20,0 Mio. EUR, die komplett auf in den Vorjahren vorgenommenen Abschreibung auf Forderungen an die Allane Schweiz AG zuzuordnen sind.

**Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Beteiligungen, Anteile an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelte Wertpapiere** wurden in Höhe von TEUR 800 (Vorjahr: TEUR 0) erfasst.

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** ergeben einen Aufwand in Höhe von TEUR 2.727 (Vorjahr: Ertrag TEUR 29.915). Dieser setzt sich aus dem latenten Steueraufwand in Höhe von TEUR 2.723 (Vorjahr: latente Steuererträge TEUR 30.454) sowie dem laufenden Aufwand aus Ertragsteuern in Höhe von TEUR 4 (Vorjahr: TEUR 539) zusammen.

Die **sonstigen Steuern** in Höhe von TEUR 20 (Vorjahr: TEUR 0) beinhalten Aufwendungen für Grundsteuer.

## 4. Sonstige Angaben

### 4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von TEUR 999 (Vorjahr: TEUR 999<sup>\*</sup>). Mit einer Inanspruchnahme der Bürgschaften wird derzeit nicht gerechnet.

\*Wert wurde gegenüber Vorjahresberichterstattung angepasst.

Der Gesamtbuchwert des als Sicherheit übertragenen Leasingvermögens beläuft sich auf 1.438,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1.243,6 Mio. EUR).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 36.563 (Vorjahr: TEUR 39.590).

### 4.2 Mutterunternehmen

Unmittelbare Muttergesellschaft und größter Anteilseigner der Allane SE, Garching bei München, ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, die 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte hält. Sie wird in den Konsolidierungskreis der Banco Santander S.A., Santander, Spanien, mit einbezogen.

Diejenige Muttergesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Banco Santander S.A., Santander, Spanien. Dieser Konzernabschluss ist beim spanischen Handelsregister, CNMW, No. 19679 hinterlegt.

Diejenige Gesellschaft, die einen Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Santander Consumer Finance S.A., Madrid, Spanien, die in den Konsolidierungskreis der Banco Santander S.A., Santander, Spanien mit einbezogen wird. Dieser Konzernabschluss ist beim spanischen Handelsregister, CNMW, No. 19679 hinterlegt.

Die Allane SE ist aufgrund der Kapitalmarktorientierung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2025 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht der Gesellschaft werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

### 4.3 Anteile an verbundenen Unternehmen

In der folgenden Aufstellung sind alle verbundenen Unternehmen der Allane SE aufgeführt:

#### Liste des Anteilsbesitzes

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahresergebnis <sup>1)</sup>
Allane Leasing G.m.b.H.	Wien/Österreich	-2.608.320 EUR	100,0 %	-125.553 EUR
Allane Location Longue Durée S.A.R.L	Rueil-Malmaison/Frankreich	18.805.736 EUR	100,0 %	1.973.784 EUR
Allane Schweiz AG	Urdorf/Schweiz	1.376.416 CHF	100,0 %	-7.879.248 CHF
Allane Mobility Consulting GmbH <sup>4)</sup>	Garching bei München	10.795.526 EUR	100,0 %	0 EUR
autohaus24 GmbH	Garching bei München	-1.766.310 EUR	100,0 %	433.118 EUR
Allane Services Verwaltungs GmbH	Rostock	30.187 EUR	100,0 %	1.114 EUR
Allane Services GmbH & Co. KG	Rostock	2.699.010 EUR	100,0 %	397.238 EUR
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH <sup>2)</sup>	Wien/Österreich	- 1.475.200 EUR	100,0 %	- 304.379 EUR
Allane Mobility Consulting S.A.R.L. <sup>2)</sup>	Rueil-Malmaison/Frankreich	- 2.159.290 EUR	100,0 %	- 212.227 EUR
Allane Mobility Consulting B.V. <sup>2)</sup>	Hoofddorp/Niederlande	- 3.131.587 EUR	100,0 %	- 76.605 EUR
Allane Mobility Consulting AG <sup>3) 5)</sup>	Urdorf/Schweiz	- 774.949 CHF	100,0 %	- 338.558 CHF
One Mobility Management GmbH <sup>4)</sup>	Garching bei München	23.990 EUR	100,0 %	0 EUR

<sup>1)</sup> Die Jahresergebnisse 2025 basieren auf vorläufigen Abschlussdaten und nicht auf den festgestellten Jahresabschlüssen.

<sup>2)</sup> Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Allane Mobility Consulting GmbH, Garching bei München.

<sup>3)</sup> Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Allane Schweiz AG, Urdorf.

<sup>4)</sup> Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Allane SE.

<sup>5)</sup> Gesellschaft ist nicht börsennotiert.

Der Stichtagskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt zum 31. Dezember 2025 0,93140 CHF (Vorjahr: 0,94120 CHF). Der Durchschnittskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt im Geschäftsjahr 2025 0,93663 CHF (Vorjahr: 0,95340 CHF).

#### 4.4 Organe der Allane SE

##### Aufsichtsrat

###### Ignacio Barbadillo Llorens

Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Juni 2024)  
Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S.A.  
Madrid, Spanien

###### Marcello Brutti

Mitglied des Aufsichtsrats (seit 08.09.2025)  
Leiter Global Business Division & EVP der Hyundai Capital Services  
Seoul, Korea

###### André Lorse

Mitglied des Aufsichtsrats (seit 14.10.2025)  
Manager Non-Financial Risk der Santander Consumer Bank AG  
Mönchengladbach, Deutschland

###### Eva Kellershof

Mitglied des Aufsichtsrats (seit 17. Mai 2024)  
Vice President Sales for North America and Europe Netsol Inc.  
Calabasas, USA

##### Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Mitglied des Vorstands der Drive S.r.l., Italien  
Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Leasing S.A., Frankreich

Mitglied des Verwaltungsrats der Hyundai Capital America

Board Advisor der Way.com, San Francisco, USA

##### Im Jahr 2025 ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrates

##### Aufsichtsrat

###### Norbert van den Eijnden

Mitglied des Aufsichtsrats vom 29.06.2022 bis 26.06.2025  
Freiberuflicher Berater  
Maarsse, Niederlande

###### Jochen Klöpffer

Mitglied des Aufsichtsrats vom 5.08.2020 bis 10.09.2025  
Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 27. Juni 2024)  
Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank AG  
Hamburg, Deutschland

###### Ross Williams

Mitglied des Aufsichtsrats vom 14.04.2023 bis 30.05.2025  
Vice President, Head of Global Business Division  
Hyundai Capital Services, Inc.  
Seoul, Südkorea

###### Keunbae Hong

Mitglied des Aufsichtsrats vom 30. Juni 2023 bis 30.09.2025  
Managing Director  
Hyundai Capital Services, Inc.  
Seoul, Südkorea

##### Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV,  
Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht

Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH

Head of "Americas Regional Headquarters" der Hyundai Capital Services Inc.,  
Seoul, Südkorea  
Mitglied des Vorstands der Banco Hyundai Capital Brasil S.A., Brasilien  
Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt  
am Main  
Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital Canada Inc., Kanada  
Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital France SAS, Marcq-en-Baroeul,  
Frankreich  
Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital America Corp, Irvine, USA

Mitglied des Board of Directors der Beijing Hyundai Motor Finance, Beijing,  
China  
Mitglied des Board of Directors der BAIC Hyundai Leasing, China

**Im Jahr 2026 neu bestellte Mitglieder des Aufsichtsrates**

**Aufsichtsrat**

**Woo Jong Joo**

Mitglied des Aufsichtsrats (seit 21.01.2026)  
Leiter Global Business Sub Division der Hyundai Capital Services Inc.  
Seoul, Korea

**Dr. Axel Wieandt**

Mitglied des Aufsichtsrates (seit 2. April 2024)  
Selbständiger Unternehmensberater  
Königstein, Deutschland

**Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen**

Mitglied des Board of Directors der Hyundai Capital UK

Mitglied der Geschäftsleitung der Atlantic BidCo. GmbH, Frankfurt am Main

**Vorstand der Allane SE**

**Eckart Klump**

Vorsitzender, CEO  
München

**Álvaro Hernández**

CFO  
München

**Nebentätigkeit innerhalb der Allane Mobility Group**

Geschäftsführer der Allane Location Longue Durée SARL, Frankreich  
Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting SARL, Frankreich  
Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting B.V., Niederlande

Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting GmbH, Deutschland  
Geschäftsführer der One Mobility Management GmbH, Deutschland  
Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting B.V., Niederlande  
Geschäftsführer der Allane Services Verwaltungs GmbH, Deutschland

**Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten satzungsgemäß eine feste Vergütung in Höhe von 40.000 Euro pro Geschäftsjahr, während die oder der Vorsitzende Anspruch auf 50.000 Euro hat. Wird das Amt als Mitglied und/oder Vorsitzende(r) des Aufsichtsrats nicht für die gesamte Dauer eines Geschäftsjahres ausgeübt, erfolgt die Vergütung anteilig entsprechend der tatsächlichen Amtsdauer. Die Vergütung ist jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zur Zahlung fällig. Die mit der derzeitigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats haben auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 belaufen sich auf TEUR 1.392 (Vorjahr: TEUR 1.463).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

**4.5 Arbeitnehmer**

Im Jahresdurchschnitt wurden von der Gesellschaft 384 (Vorjahr: 416) Arbeitnehmer beschäftigt. Es handelt sich

ausschließlich um Angestellte. Davon sind 8 Angestellte (Vorjahr: 7 Angestellte) in leitender Funktion.

**4.6 Angaben über Aktienbesitz**

Im Geschäftsjahr 2025 bestanden keine Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind.

**4.7 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers**

Im Geschäftsjahr 2025 wurden für die Jahresabschlussprüfung 2025, sowie die Konzernabschlussprüfung, die Prüfung der Isar Valley S.A. und das Reporting Package der Allane Mobility Group Honorare in Höhe von TEUR 715 (Vorjahr: TEUR 650) erfasst. Die Abschlussprüfer Honorare für Tochtergesellschaften der Allane SE für das Geschäftsjahr 2025 gegenüber Netzwerkgesellschaften des BDO (BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) Netzwerks belaufen sich auf TEUR 213. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen einer Verbriefung im Mai 2025 ein Asset Audit

durchgeführt, für welches Honorare in Höhe von TEUR 48 angefallen sind. Darüber hinaus wurden keine anderen Beratungsleistungen, Steuerberatungsleistungen oder sonstige Leistungen durch den Wirtschaftsprüfer in Anspruch genommen.

#### **4.8 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns**

Die Allane SE weist im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 einen Bilanzverlust von TEUR 60.167 (Vorjahr: TEUR 86.009) aus. Nach §58 Abs. 4 AktG darf eine Dividende nur aus einem Bilanzgewinn ausgeschüttet werden. Daher ist für 2025 keine Dividende möglich

#### **4.9 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz**

Die gemäß § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Einhaltung der Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sowie zu etwaigen Abweichungen wurde im Februar 2025 aktualisiert. Die Entsprechenserklärung wird den Aktionären auf der Webseite der Allane SE (<http://ir.allane-mobility-group.com>) in der Rubrik „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht.

#### **4.10 Mindestbesteuerung**

Die Allane Mobility Gruppe als Teil der Santander Gruppe fällt in den Anwendungsbereich der Pillar 2 -Gesetzgebung und hat eine Bewertung des potenziellen Risikos des Konzerns in Bezug auf die Ertragsteuern durch Pillar 2 durchgeführt. Die gesetzlichen Vertreter der Allane SE kommen, auf Grundlage der Analyse und erhaltenen Informationen durch die Santander Gruppe, zum Ergebnis, dass der effektive Steuersatz von Pillar 2 in allen Märkten (operativen Jurisdiktionen) der Allane Mobility Gruppe im GJ 2025 über 16% liegt (respektive über 15% im GJ 2024 lag) und damit in die Anwendung des Safe Harbour fällt. Daher fällt im Geschäftsjahr keine Steuerbelastung durch Pillar 2 an.

Die Allane Mobility Gruppe wendet die Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern im Zusammenhang mit Pillar 2 entsprechend IAS 12 an.

#### **4.11 Übrige Angaben**

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen Beziehungen zwischen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A., Spanien einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company, Seoul, Korea einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures. Für Darlehen mit direkten Tochtergesellschaften der Allane SE besteht, sofern vertraglich vereinbart, ein Rangrücktritt. (3.1 Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen).

#### **4.12 Nachtragsbericht**

Die Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp, Niederlande wurde mit Wirkung am 28. Januar 2026 aus dem Handelsregister der Niederlande zum 31. Dezember 2025 gelöscht. In Bezug auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft sind aus diesem Sachverhalt keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten.

Nach dem Bilanzstichtag kam es zu einer Eskalation geopolitischer Spannungen im Nahen Osten im Zusammenhang mit militärischen Auseinandersetzungen zwischen den USA, Israel und dem Iran. Die daraus resultierenden Entwicklungen können zu erhöhten Unsicherheiten auf den Energie-, Finanz- und Transportmärkten führen.

Mögliche Auswirkungen auf die Allane SE ergeben sich insbesondere aus steigenden Energie- und Kraftstoffpreisen, potenziellen Störungen globaler Lieferketten sowie einem erhöhten Zinsniveau und damit verbunden steigenden Refinanzierungskosten. Höhere Kraftstoffpreise könnten darüber hinaus zu Veränderungen in der Nachfrage im Fahrzeugmarkt führen, insbesondere zu einer möglichen Verschiebung der Nachfrage von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hin zu alternativen Antriebsformen.

Derzeit sehen wir ein um 30 Basispunkte erhöhtes Zinsniveau im Vergleich zu der Situation vor Ausbruch der Auseinandersetzungen im Nahen Osten, was eine Auswirkung auf die zukünftige Nachfrage unserer Produkte haben könnte. Daher sehen bei einer Fortsetzung der militärischen Auseinandersetzungen das Zinsänderungsrisiko als bedeutend für unser Neugeschäft und einhergehend die Ertragslage an. Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses lassen sich die konkreten finanziellen Auswirkungen dieser

Entwicklungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Allane SE noch nicht verlässlich quantifizieren.

Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft nach Abschluss des Geschäftsjahres 2025.

Daneben ergaben sich keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und

Garching bei München, 22. April 2026

Allane SE

Eckart Klumpp  
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández  
Vorstand

Anlagenpiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2025

	Anschaffungs- und/oder Herstellungskosten					Abschreibungen							Buchwerte	
	01.01.2025	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	31.12.2025	01.01.2025	Abschreibungen	außerplanmäßige	Zuschreibung	Umbuchung	Abgänge	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	im Geschäftsjahr	Abschreibungen	außerplanm. Abschreibungen	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
<b>Finanzanlagen</b>														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	11.131.378,33	3.238.341,97	0,00	0,00	14.369.720,30	0,00	0,00	-800.424,61	0,00	0,00	0,00	-800.424,61	13.569.295,69	11.131.378,33
<b>Leasingvermögen</b>	<b>2.441.958.449,11</b>	948.712.622,66	51.549,43	-352.713.269,47	3.038.009.351,73	-470.465.099,64	-308.809.487,96	-34.949.838,02	33.477.599,79	-25.925,62	134.400.481,81	-646.372.269,65	2.391.637.082,09	1.971.493.349,47
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>														
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	36.177.224,51	4.948.929,82	0,00	-6.322.248,23	34.803.906,10	-19.440.699,61	-6.632.576,76	0,00	0,00	0,00	6.322.248,23	-19.751.028,14	15.052.877,96	16.736.524,90
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.077.511,62	0,00	0,00	0,00	7.077.511,62	-4.955.905,97	-1.176.299,35	0,00	0,00	0,00	0,00	-6.132.205,32	945.306,30	2.121.605,65
3. Geschäfts- und Firmenwerte	1.979.000,00	0,00	0,00	0,00	1.979.000,00	-890.550,00	-197.900,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-1.088.450,00	890.550,00	1.088.450,00
<b>II. Sachanlagen</b>														
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.974.925,97	3.671.385,34	98.131,35	-2.687.483,14	13.056.959,52	-5.092.801,81	-1.989.694,29	0,00	0,00	-19.050,33	1.224.992,38	-5.876.554,05	7.180.405,47	6.882.124,16
<b>Summe gesamt</b>	<b>2.510.298.489,54</b>	<b>960.571.279,79</b>	<b>149.680,78</b>	<b>-361.723.000,84</b>	<b>3.109.296.449,27</b>	<b>-500.845.057,03</b>	<b>-318.805.958,36</b>	<b>-35.750.262,63</b>	<b>33.477.599,79</b>	<b>-44.975,95</b>	<b>141.947.722,42</b>	<b>-680.020.931,77</b>	<b>2.429.275.517,51</b>	<b>2.009.453.432,51</b>

**Allane SE, Garching bei München**  
**Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV**

	bis 3 Monate	3 bis 12 Monate	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit	Summe
<b><u>Fristengliederung nach § 9 RechKredV</u></b>						
<b>Andere Forderungen an Kreditinstitute</b>						
<i>(Aktivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2025 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Forderungen an Kunden</b>						
<i>(Aktivposten Nr. 2)</i>						
31. Dezember 2025 (EUR)	42.648.941	0	0	0	0	<b>42.648.941</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	48.931.158	0	0	0	0	<b>48.931.158</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist</b>						
<i>(Passivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2025 (EUR)	0	273.647.368	670.000.000	0	0	<b>943.647.368</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	83.000.000	81.986.069	830.000.000	0	0	<b>994.986.069</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist</b>						
<i>(Passivposten Nr. 2b)</i>						
31. Dezember 2025 (EUR)	0	0	0	0	3.484.438	<b>3.484.438</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	3.252.312	<b>3.252.312</b>
<b>Verbrieftete Verbindlichkeiten</b>						
<i>(Passivposten Nr. 3a)</i>						
31. Dezember 2025 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Ergänzende Angaben</b>						
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>						
<i>(Passivposten Nr. 4)</i>						
davon Sale- and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2025 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	<b>0</b>
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2025 (EUR)	21.153.231	21.290.700	0	0	0	<b>42.443.931</b>
31. Dezember 2024 (EUR)	2.156.565	11.114.421	0	0	0	<b>13.270.986</b>

## **Versicherung des Vorstands der Allane SE, Garching bei München**

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2025

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Allane SE vermittelt und im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Garching bei München, 22. April 2026

Der Vorstand

Eckart Klumpp  
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández  
Vorstand

## **Wiedergabe des Bestätigungsvermerks**

### **BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS**

An die Allane SE, Garching bei München

### **VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS**

---

#### **PRÜFUNGSURTEILE**

Wir haben den Jahresabschluss der Allane SE, Garching bei München – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Allane SE für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die unter „SONSTIGE INFORMATIONEN“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der unter „SONSTIGE INFORMATIONEN“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

## **GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE**

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des ZUSAMMENGEFASSTEN Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

## **BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Wir haben den folgenden Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt, der in unserem Bestätigungsvermerk mitzuteilen ist:

### **WERTHALTIGKEIT DES LEASINGVERMÖGENS**

#### **Sachverhalt**

Im Bilanzposten „Leasingvermögen“ werden im Rahmen von Leasingverträgen vermietete Fahrzeuge in Höhe von EUR 2.391,6 Mio. (73,8 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt gemäß § 340e Abs. 1 Satz 1 HGB nach den für das Anlagevermögen geltenden Grundsätzen zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden (fortgeführte Anschaffungskosten). Gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB ist das Leasingvermögen bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert außerplanmäßig abzuschreiben. Die Werthaltigkeit des Leasingvermögens hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Hierbei wird ein beizulegender Zeitwert ermittelt und unter Beachtung von § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen. Dabei werden in Abhängigkeit von lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung fortlaufend aktualisierte interne und externe

Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen einbezogen. Im Rahmen dessen sind insbesondere Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise zu treffen.

Die Bewertung des Leasingvermögens ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und zum anderen in hohem Maße mit Schätzunsicherheiten verbunden, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bei der Bewertung bestehen. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Die Angaben der Allane SE zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind in Abschnitt 2.2 „Bilanzierung und Bewertung“ des Anhangs enthalten.

## **PRÜFERISCHE REAKTION UND ERKENNTNISSE**

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen hinsichtlich der Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests auf Leasingobjektebene nachvollzogen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen internen und externen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den erwarteten Vermarktungsergebnissen gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen.

Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen haben wir uns davon überzeugt, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest auf Leasingobjektebene sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.

## **SONSTIGE INFORMATIONEN**

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- die in Abschnitt B.10 des zusammengefassten Lageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB
- die übrigen Teile des Geschäftsberichts, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum zusammengefassten Lagebericht oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

## **VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN JAHRESABSCHLUSS UND DEN ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHT**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

## **VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend

darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze

ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## **SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN**

---

### **VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DER FÜR ZWECKE DER OFFENLEGUNG ERSTELLTEN ELEKTRONISCHEN WIEDERGABEN DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS NACH § 317 ABS. 3A HGB**

#### **Prüfungsurteil**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „ALLANE\_SE\_JA\_2025.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das

elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

## **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

## **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

## **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.

- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

## **ÜBRIGE ANGABEN GEMÄß ARTIKEL 10 EU-APRVO**

Wir wurden von der Hauptversammlung am 31. Juli 2025 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. November 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2025 als Abschlussprüfer der Allane SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Aufsichtsrat nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

## **SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS**

---

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere sind der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

## **VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER**

---

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Nils Brandt.

Hamburg, 22. April 2026

BDO AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Gass  
Wirtschaftsprüferin

Brandt  
Wirtschaftsprüfer