

Geschäftsbericht 2025



Die Allane Mobility Group in Zahlen

in Mio. EUR	2025	2024	Veränd. 2025 zu 2024 in %
Umsatz	864	747	15,7
davon operativer Konzernumsatz	575	458	25,5
davon Geschäftssegment Fleet Leasing	209	196	6,5
davon Geschäftssegment Online Retail	115	114	0,9
davon Geschäftssegment Captive Leasing	223	126	77,0
davon Geschäftssegment Flottenmanagement	28	22	27,3
davon Verkaufserlöse	289	290	-0,3
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	408	322	26,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	100	-2	>100
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	34	-49	>100
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	5,9	-10,8	+16,7 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Leasing (in %) ¹	4,3	-12,5	+16,8 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Fleet Leasing (in %)	7,4	6,1	+1,3 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Online Retail (in %)	5,6	-1,8	+7,4 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Captive Leasing (in %)	0,7	-50,8	+51,5 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Flottenmanagement (in %) ¹	36,2	23,2	+13,0 Pkt.
Konzernergebnis	21	-39	>100
Ergebnis je Aktie unverwässert und verwässert (in EUR)	1,04	-1,90	>100
Bilanzsumme	2.797	2.441	14,6
Leasingvermögen	2.509	2.114	18,7
Eigenkapital	213	188	13,3
Eigenkapitalquote (in %)	7,6	7,7	-6,5 Pkt.
Finanzverbindlichkeiten ²	2.300	1.973	16,6
Dividende je Aktie (in Euro) ³	0,00	0,00	-
Gesamtausschüttung netto	-	-	-
Vertragsbestand (in Tausend Stück)	157	144	9,0
Geschäftsbereich Leasing	113	95	18,9
davon Geschäftssegment Fleet Leasing	30	31	-3,2
davon Geschäftssegment Online Retail	25	24	4,2
davon Geschäftssegment Captive Leasing	59	39	51,3
Geschäftsbereich Flottenmanagement	43	49	-12,2
Investitionen Leasingvermögen ⁴	927	1.243	-25,4
Anzahl Beschäftigte ⁵	670	703	-4,7

¹ Verhältnis EBT zu operativem Umsatz

² Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, inklusive Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

³ Vorschlag des Vorstands. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2025 veröffentlicht werden

⁴ Wert der in die Leasingflotte eingesteuerte Fahrzeuge

⁵ Im Jahresdurchschnitt

Inhaltsverzeichnis

A	An unsere Aktionäre	04
	A.1 Interview mit dem Vorstand	05
	A.2 Bericht des Aufsichtsrats	11
	A.3 Allane SE-Aktie	14
	A.4 Nachhaltigkeit	16
B	Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft	24
	B.1 Grundlagen des Konzerns	25
	B.2 Wirtschaftsbericht	29
	B.3 Personalbericht	42
	B.4 Angaben gemäß §§ 289a und 315 a HGB	46
	B.5 Prognosebericht	48
	B.6 Risiko- und Chancenbericht	55
	B.7 Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289 b bis e und 315 b und c HGB	74
	B.8 Abhängigkeitsbericht	74
	B.9 Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	75
	B.10 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB	78
C	Konzernabschluss	89
	C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	90
	C.2 Konzern-Bilanz	91
	C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	92
	C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	93
	C.5 Konzernanhang	94
D	Weitere Informationen	144
	D.1 Versicherung der gesetzlichen Vertreter	145
	D.2 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	146
	D.3 Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	153
	D.4 Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	155
	D.5 Finanzkalender	156



An unsere Aktionäre

A.1	Interview mit dem Vorstand	05
A.2	Bericht des Aufsichtsrats	11
A.3	Allane SE-Aktie	14
A.4	Nachhaltigkeit	16

A.1 – Interview mit dem Vorstand

Das Geschäftsjahr 2025 markierte ein entscheidendes Jahr für die Allane Mobility Group. Nach einer Phase, die von außergewöhnlichen Restwertverwerfungen und Ergebnisvolatilität geprägt war, kehrte die Gruppe zu nachhaltiger Profitabilität zurück und konnte ihre operative Stabilität deutlich verbessern.

Während *FASTLANE 27* weiterhin den operativen Rahmen bis 2027 vorgibt, war das Geschäftsjahr 2025 insbesondere durch eine disziplinierte Umsetzung, eine stärkere Steuerung des Portfolios sowie eine klarere Wettbewerbspositionierung in einem europäischen Mobilitätsmarkt geprägt, der zunehmend von Elektrifizierung, Digitalisierung und einer stärkeren Integration der OEMs bestimmt wird.

Im folgenden Interview blicken CEO Eckart Klumpp und CFO Álvaro Hernández auf das Geschäftsjahr 2025 zurück und erläutern die Prioritäten der Gruppe für 2026 und darüber hinaus.



Eckart Klumpp, CEO und Álvaro Hernández, CFO

Wie bewerten Sie das Geschäftsjahr 2025 für die Allane Mobility Group?

Álvaro Hernández:

2025 war für die Allane Mobility Group ein Jahr der operativen Stabilisierung und einer deutlichen Verbesserung der Ergebnisqualität. Nach den externen Belastungen des Vorjahres lag der Fokus klar darauf, unser Geschäftsmodell robuster zu machen, die Ergebnisvolatilität zu reduzieren und

gleichzeitig die Grundlage für nachhaltiges Wachstum zu legen. Ziel war es nicht, kurzfristige Effekte zu erzielen, sondern strukturelle Anpassungen über das gesamte Geschäftsmodell hinweg umzusetzen.

Wir haben unseren Wachstumskurs fortgesetzt und das Vertragsportfolio der Gruppe weiter ausgebaut. Zum Jahresende 2025 umfasste das Portfolio der Allane Mobility Group insgesamt 156.800 Verträge – ein Anstieg um 9,3 %.

Welche Faktoren waren entscheidend für diese positive Entwicklung?

Álvaro Hernández:

Die positive Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 basiert auf dem Zusammenspiel mehrerer Faktoren. Ein wesentlicher Treiber war zweifellos das starke Wachstum im Geschäftssegment **Captive Leasing**. Die steigende Zahl an Verträgen führte im Jahresverlauf zu höheren Leasingerlösen, da sich neue Verträge zeitverzögert auf das Ergebnis auswirken. Der operative Konzernumsatz stieg deutlich um 25,6 % auf 574,7 Mio. EUR.

Darüber hinaus hat sich das Marktumfeld im Vergleich zum Vorjahr spürbar normalisiert. Die außergewöhnlichen Belastungen durch außerplanmäßige Abschreibungen, die das Ergebnis im Jahr 2024 beeinflusst hatten, traten im Jahr 2025 nicht auf. Diese Normalisierung hat es ermöglicht, die operative Leistungsfähigkeit unseres Geschäftsmodells klarer sichtbar zu machen.

Captive Leasing hat sich erneut als Wachstumstreiber erwiesen. Was macht dieses Geschäftssegment strategisch attraktiv?

Eckart Klumpp:

Captive Leasing stärkt unsere Wettbewerbsposition, da es uns direkt in die Wertschöpfungskette der OEMs integriert und es uns ermöglicht, die Kundenbeziehung von Anfang an zu gestalten.

Durch die enge Einbindung in die Händlernetze von Hyundai und Kia sind wir direkt am Point of Sale positioniert. Dadurch können wir gemeinsam Finanzierungslösungen und Servicepakete entwickeln, die den Fahrzeugabsatz unterstützen und gleichzeitig eine langfristige Kundenbindung sichern.

Zum Jahresende 2025 belief sich das Vertragsportfolio im Geschäftssegment **Captive Leasing** auf 58.500 Verträge, rund 50 % mehr als im Vorjahr.

Eine weitere Skalierung im **Captive Leasing** erhöht wiederkehrende Zahlungsströme und verbessert die Planbarkeit. Das stärkt die Stabilität und unterstützt ein diszipliniertes Ergebnismanagement.

Servicekomponenten werden bereits bei Vertragsabschluss definiert und während der gesamten Leasingdauer erbracht. Die Gestaltung der initialen Produkt- und Servicearchitektur ist daher von strategischer Bedeutung. Sie muss sowohl die Bedürfnisse der Kunden erfüllen als auch von Beginn an Margenqualität und langfristige Kundenbindung sichern.

Durch ein konsequentes Management der Fahrzeuge von der Vertragsentstehung über die Rückgabe bis hin zum Remarketing stärken wir die Kontrolle über Restwerte und unterstützen aktiv die Wertrealisierung am Vertragsende. Dieser integrierte Ansatz – die Kombination aus OEM-Nähe, Kundenbindung und strukturiertem Remarketing – ist ein struktureller Differenzierungsfaktor im Markt.

Wie reagieren Sie auf die anspruchsvollen Bedingungen auf den Gebrauchtwagen- und Restwertmärkten?

Eckart Klumpp:

Obwohl sich das Restwertumfeld im Vergleich zu den Vorjahren stabilisiert hat, bleibt es insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge sensibel und erfordert ein diszipliniertes Management.

Unser Ansatz ist proaktiv und lebenszyklusorientiert. Wir haben unsere Bewertungsmodelle weiterentwickelt, die Portfolio Governance gestärkt und die Integration von Echtzeitdaten verbessert, um Risiken frühzeitig zu erkennen. Darüber hinaus bauen wir Kompetenzen im Bereich Elektromobilität auf, um den spezifischen Restwertdynamiken, Rücklaufvolumina und Remarketing-Anforderungen im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen gerecht zu werden.

Unser Remarketing ist nicht nur eine Funktion des Risikomanagements, sondern ein integraler Bestandteil unserer Wertschöpfungskette. Durch eine stärkere Verzahnung von Vertragsabschluss, Rückgabemanagement und Wiedervermarktung verbessern wir die Preisrealisierung, erhöhen die Genauigkeit der Restwertkalkulation und stärken die Gesamtpformance unseres Portfolios.

FAST LANE 27 gibt den operativen Rahmen bis 2027 vor. Wie entwickeln Sie darüber hinaus die strategische Positionierung des Konzerns weiter?

Eckart Klumpp:

FASTLANE 27 stellt bis 2027 operative Disziplin sicher. Innerhalb dieses Rahmens schärfen wir unsere Positionierung in einem europäischen Mobilitätsmarkt, der zunehmend digitaler und elektrifizierter wird und in dem OEMs und Finanzierungspartner immer enger zusammenarbeiten.

Hersteller suchen zunehmend Partner, die Finanzierungs-kompetenz, digitale Fähigkeiten, Lebenszyklusmanagement und Kundenservice miteinander verbinden können. Durch unsere enge OEM-Integration, unsere strukturierte Portfoliosteuerung und unsere skalierbare digitale Plattform sind wir in diesem Umfeld gut positioniert.

Wir unterstützen unsere OEM-Partner nicht nur durch die Bereitstellung von Finanzierungslösungen, sondern tragen auch zur Vertriebsleistung, zur Kundenbindung und zu einem strukturierten Restwertmanagement bei – insbesondere im Kontext der Transformation zur Elektromobilität.

Diese konsequente Integration von Vertrieb, Finanzierung und Remarketing stärkt unsere Wettbewerbsposition. Sie ermöglicht es uns, aktuelle Herausforderungen des Marktes zu bewältigen und gleichzeitig Wachstumschancen in einem sich konsolidierenden europäischen Markt zu nutzen. Unser Ziel ist es, unsere Wettbewerbsposition weiter zu stärken und schneller als der Markt zu wachsen.

Wie haben sich die Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement entwickelt?

Álvaro Hernández:

Im Geschäftsbereich Leasing zeigte sich ein gemischtes Bild. Während das Vertragsportfolio im Geschäftssegment **Cap- tive Leasing** deutlich wuchs, blieb es in den Geschäftssegmenten **Fleet Leasing** und **Online Retail** stabil. Insgesamt stieg das Vertragsportfolio im Geschäftsbereich Leasing im Jahr 2025 auf 113.400 Verträge. Gleichzeitig steigerte das Leasinggeschäft seine Ertragskraft deutlich und erzielte ein positives Ergebnis vor Steuern von 23,4 Mio. EUR. Im **Flottenmanagement** ging das Vertragsportfolio hingegen leicht

zurück und belief sich zum Jahresende auf 43.400 Verträge. Gleichzeitig verbesserte sich die Profitabilität dieses Geschäftsbereichs deutlich, unter anderem aufgrund einer verbesserten Kundenstruktur und effizienterer Prozesse. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erreichte im Geschäftsjahr 2025 10,1 Mio. Euro.

Ein besonderes Highlight war die Elektrifizierung der Flotte eines renommierten Großkunden mit mehr als 50 Elektrofahrzeugen – das bislang größte Projekt dieser Art für Allane Fleet.

Diese Entwicklung bestätigt unseren Ansatz, Geschäftsbe- reiche differenziert zu steuern und die Ergebnisqualität konsequent über reines Volumenwachstum zu stellen.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung bei der Stärkung Ihres Wettbewerbsvorteils?

Eckart Klumpp:

Digitalisierung ist für unsere Positionierung von zentraler Bedeutung.

Unser Anspruch ist es, als vollständig digitaler Omnichannel-Anbieter zu agieren. Wir planen, allane.de um vollständig digitale Prozesse für den Gebrauchtwagenkauf und die Finanzierung zu erweitern, um den direkten Kundenzugang zu stärken, die Datentransparenz zu verbessern und die Preistransparenz zu erhöhen.

In einem zunehmend digitalen Automobilmarkt wird technologische Leistungsfähigkeit zu einer Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit, und unsere Fortschritte in diesem Bereich stärken unsere Marktposition.

Wie sieht Ihr Ausblick für die kommenden Jahre aus?

Álvaro Hernández:

Die Entwicklungen des vergangenen Jahres haben gezeigt, dass wir sowohl strategisch als auch operativ auf dem richtigen Weg sind. Auf dieser Basis wollen wir unser profitables Wachstum fortsetzen.

Für das Gesamtjahr 2026 erwarten wir einen operativen Umsatz zwischen 670 und 720 Mio. Euro und ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 25 bis 35 Mio. Euro.

Der weitere Ausbau des Geschäftssegment **Captive Leasing**, die konsequente Digitalisierung unserer Geschäftsmodelle und ein diszipliniertes Risikomanagement werden auch künftig im Mittelpunkt stehen.

Ziel ist es, die Allane Mobility Group nachhaltig profitabel weiterzuentwickeln und langfristig stabile Werte für unsere Aktionäre zu schaffen.



2025

Highlights

Die Allane Mobility Group hat ihren Wachstumskurs im Geschäftsjahr 2025 konsequent fortgesetzt und ihre Position als Spezialist für Fahrzeug-Leasing und Full-Service-Lösungen in Deutschland weiter gestärkt.

Mit Innovationen im Online-Autohandel, neuen Partnerschaften und der weiteren Verbesserung zentraler Kundenprozesse treibt das Unternehmen die Umsetzung der Strategie FAST LANE 27 voran und gestaltet die Mobilität der Zukunft aktiv mit.



Innovative Bildtechnologie löst eines der größten Probleme im Online-Autohandel

Gemeinsam mit IMAGIN.studio setzt die Allane Mobility Group neue Maßstäbe in der digitalen Fahrzeugpräsentation. Durch die Integration einer hochmodernen Echtzeit-Bildgenerierung werden fehlende oder uneinheitliche Fahrzeugbilder ersetzt – ein Problem, das im Online-Autohandel seit Jahren besteht. Damit steigert Allane nicht nur die Effizienz der Plattform, sondern schafft ein noch vertrauensvolleres Käuferlebnis für Kundinnen und Kunden.



DEKRA

Optimierter Rückgabeprozess: Allane und DEKRA rollen neues Konzept deutschlandweit aus

Nach einer erfolgreichen Pilotphase führt die Allane Mobility Group gemeinsam mit DEKRA einen vollständig integrierten Rückgabeprozess für Leasingfahrzeuge ein. Seit Mai 2025 ist das neue Konzept an über 160 DEKRA-Standorten verfügbar.

Der optimierte Prozess vereint alle Schritte von der digitalen Terminvereinbarung bis zum Transport des Fahrzeugs und macht die Rückgabe für Kundinnen und Kunden deutlich effizienter, transparenter und komfortabler.



Umzug nach Garching bei München: Neuer Unternehmenssitz für moderne, nachhaltige Arbeitswelten

Im Juli 2025 bezieht die Allane Mobility Group ihren neuen Unternehmenssitz im Business Campus Garching bei München. Der moderne Standort erfüllt zentrale Anforderungen an Nachhaltigkeit, Effizienz und digitale Infrastruktur und löst die bisherigen Flächen in Pullach vollständig ab. Mit dem Umzug schafft die Allane Mobility Group optimale Rahmenbedingungen für kollaboratives Arbeiten und weiteres Wachstum.

Zum zweiten Mal in Folge wird Allane zur besten Neuwagenbörse Deutschlands gekürt. Im Vergleichstest von auto motor und sport setzt sich Allane erneut souverän gegen sechs namhafte Wettbewerber durch. Besonders überzeugen die Plattformfunktionen rund um Versicherungs- und Vertragsangebote sowie die Möglichkeit zur Inzahlungnahme. Die Bewertung erfolgte anhand von acht praxisrelevanten Kriterien – von Fahrzeugsuche und Beratung über Finanzierung bis zur Fahrzeugübergabe – und bestätigt die hohe Kundenzentrierung und Qualität des digitalen Angebots.

Allane startet rollende Werbekampagne

Von März bis Juni 2025 verstärken vier auffällig gebrandete LKWs die Markenpräsenz von Allane auf Deutschlands Autobahnen. Die Kampagne kombiniert klassische Markenkommunikation mit der konsequenten Digitalisierung des Angebots: Kundinnen und Kunden können inzwischen sowohl Neuwagen als auch Gebrauchtwagen online kaufen oder finanzieren. Die rollende Kampagne macht die Marke im Alltag sichtbar und unterstreicht den Anspruch, Mobilität einfach und zugänglich zu gestalten.



allane.de erweitert digitales Angebot: Gebrauchtwagen jetzt ebenfalls online verfügbar

Im Jahr 2025 erweitert die Allane Mobility Group ihr digitales Portfolio entscheidend: Auf allane.de können Kundinnen und Kunden seither nicht mehr nur Neuwagen, sondern auch eine große Auswahl an Gebrauchtwagen online kaufen oder finanzieren – inklusive vollständig digitaler Vertragsabwicklung. Rund 95% des Angebots stammen dabei aus dem eigenen Bestand, weitere Fahrzeuge werden gezielt von ausgewählten Händlerpartnern bezogen. Damit verbessert die Allane SE die Customer Journey weiter und macht den Online-Fahrzeugkauf noch komfortabler und transparenter.



Allane Fleet treibt Elektrifizierung voran

Die Allane Mobility Group elektrifiziert die Flotte eines renommierten Großkunden und erreicht damit einen neuen Meilenstein in ihrer Strategie FAST LANE 27. Das Projekt wird von Allane Fleet in Zusammenarbeit mit Kia Deutschland, Locio und Autohaus Dinnebier realisiert. Mit über 50 E-Fahrzeugen handelt es sich um die bisher größte Elektrifizierungsinitiative von Allane Fleet. Damit steigert die Allane Mobility Group den Anteil an Elektrofahrzeugen in Flotten und setzt ein starkes Zeichen für nachhaltige Mobilität.



A.2 – Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat im Geschäftsjahr 2025 diejenigen Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen. Insbesondere hat er den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und seine Tätigkeit überwacht. Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft und des Konzerns und der strategischen Weiterentwicklung befasst und war in sämtliche Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden.

Im Geschäftsjahr 2025 fanden vier ordentliche Sitzungen und zwei außerordentliche Sitzungen des Aufsichtsrats statt. Die Sitzungen wurden als Präsenzsitzungen am Sitz der Allane SE abgehalten, wobei nicht persönlich anwesende Mitglieder des Aufsichtsrats stets die Möglichkeit hatten, in Form von Videokonferenzen teilzunehmen. Weitere Beschlussfassungen erfolgten im schriftlichen Verfahren. Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von mindestens zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde eingehalten. Herr Ross Williams war an der Sitzung am 28. April 2025 verhindert. Er hat jedoch im Wege der schriftlichen Stimmabgabe an den Beschlussfassungen teilgenommen. Im Übrigen haben alle jeweils bestellten Mitglieder an den Sitzungen und Beschlussfassungen teilgenommen, entsprechend den Vorgaben der Satzung teilweise auch unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmedien.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat schriftlich und mündlich regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns, die Rentabilität und die Planung der Gesellschaft und ihrer Tochterunternehmen sowie alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen der Strategie, der Planung und der Geschäftsentwicklung unterrichtet. Zu diesem Zweck erstellte er u. a. vierteljährlich einen Bericht mit detaillierten Angaben zur wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Allane SE und ihrer Tochtergesellschaften. Der Aufsichtsrat hat die ihm vorgelegten Unterlagen und Berichte auf Plausibilität überprüft. Der Vorstand erläuterte den Mitgliedern des Aufsichtsrats in den Sitzungen die vorgelegten Unterlagen und Berichte. In diesem Rahmen hat der Aufsichtsrat den Vorstand zu wichtigen Sachverhalten befragt, sich kritisch mit den Berichten und Beschlussvorlagen des Vorstands auseinandergesetzt und Anregungen eingebracht.

Auch außerhalb der Sitzungen haben sich die Mitglieder des Aufsichtsrats mit den Vorstandsmitgliedern regelmäßig

ausgetauscht. Insbesondere hat der jeweilige Aufsichtsratsvorsitzende zwischen den Sitzungen mit dem Vorstandsvorsitzenden Kontakt gehalten und mit ihm Fragen der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens beraten.

Der Prüfungsausschuss hielt im Jahr 2025 zwei ordentliche Sitzungen in Form von Videokonferenzen ab. Sämtliche Ausschussmitglieder nahmen an diesen Sitzungen teil. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat keine beschließenden Ausschüsse gebildet. Der Prüfungsausschuss erörterte im Berichtszeitraum insbesondere den Jahres- und Konzernabschluss der Gesellschaft und den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024-, sowie den Abhängigkeitsbericht nach § 312 Aktiengesetz (AktG). Im Rahmen dieser Prüfungen ergaben sich keine Beanstandungen. Weiterhin beschäftigte sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2025-.

Themen im Aufsichtsratsplenum

Der Aufsichtsrat befasste sich regelmäßig mit der aktuellen Geschäftsentwicklung, der strategischen Ausrichtung, der Risikolage, dem Risikomanagement, den innerbetrieblichen Kontrollsystemen, der Entwicklung des Vertragsbestands in den einzelnen Geschäftsbereichen sowie mit der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Allane SE und der Allane Mobility Group sowie ohne Teilnahme des Vorstands mit Angelegenheiten des Aufsichtsrats und Personalangelegenheiten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat befasste sich insbesondere mit folgenden Themen:

- **Geschäftsplanung und Strategie:** Zu Beginn des Berichtszeitraums befasste sich der Aufsichtsrat mit der Geschäftsplanung des Vorstands für die kommenden Jahre und erneut mit der Konzernstrategie. Der Aufsichtsrat ließ sich die Mehrjahresplanung, die Strategie und den Fortschritt ausführlich vom Vorstand erläutern und stimmte den Budget- und Plananpassungen zu, die insbesondere vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklung der Veränderung des Markt- und Geschäftsumfeldes und der geopolitischen Lage erforderlich waren

- **Hauptversammlung:** Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung am 31. Juli 2025 beschäftigte sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den Tagesordnungspunkten. Dazu gehörten insbesondere die Wahl des Abschlussprüfers, eine Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts, die Beschlussfassung über die Billigung der Systeme zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie eine Beschlussfassung über die Änderung der Satzung. Der Aufsichtsrat befasst sich auch mit den Hintergründen des Konzern- und Bilanzverlustes im Geschäftsjahr 2024 und der damit ausbleibenden Dividende. Der Aufsichtsrat verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den einzelnen Tagesordnungspunkten.
- **Kampagnen und Innovationen:** Im Laufe des Berichtsjahres wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über wesentliche Kampagnen und Innovationen informiert und beschäftigte sich mit deren erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2026 die jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Diese ist allen Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.allane-mobility-group.com dauerhaft zugänglich. Mit einigen Ausnahmen folgt die Allane SE dabei den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

Dem Aufsichtsrat lagen keine Anzeichen für Interessenskonflikte von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern vor.

Weitergehende Erläuterungen zur Corporate Governance der Gesellschaft können der Erklärung zur Unternehmensführung entnommen werden.

Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat

Im Vorstand kam es im Berichtsjahr zu keinen personellen Veränderungen.

Im Aufsichtsrat gab es im Berichtsjahr verschiedene personelle Veränderungen. Der Aufsichtsrat bestand zu Beginn des Berichtszeitraums aus den Mitgliedern Herr Ignacio Barbadillo (Vorsitzender), Herr Jochen Klöpper, Herr Ross

Williams, Herr Keunbae Hong, Frau Eva Kellershof und Herr Norbert van den Eijnden.

Herr Ross Williams schied am 30. Mai 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Herr Norbert van den Eijnden schied am 26. Juni 2025 aus dem Aufsichtsrat aus. Am 10. September schied Herr Jochen Klöpper aus dem Aufsichtsrat aus, gefolgt von Herrn Keunbae Hong, welcher sodann am 30. September ausschied.

Die Herren Marcelo Brutti und Andre Lorse traten jeweils durch gerichtliche Bestellung auf Antrag des Vorstands der Gesellschaft am 8. September 2025 und am 16. Oktober 2025 in den Aufsichtsrat ein.

Zudem traten ebenfalls durch gerichtliche Bestellung auf Antrag des Vorstands die Herren Woo Jong Joo am 21. Januar 2026 und Dr. Axel Wieandt am 2. April 2026 in den Aufsichtsrat ein.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2025

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2025 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie den Konzernabschluss und den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft zum 31. Dezember 2025 gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der Regelungen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Die BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, hat den Jahresabschluss der Allane SE und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Abschlussprüfer war durch den Aufsichtsrat auf Grundlage des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 31. Juli 2025 beauftragt worden.

Der Prüfungsausschuss und das Aufsichtsratsplenum erhielten die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer. Den Konzern- und Bilanzverlust im Jahr 2025 und den damit zusammenhängenden Verlustvortrag hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen. Die Erörterung und Prüfung fand in der Aufsichtsratsitzung am 29. April 2026 statt.

Der an der Sitzung des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsratsplenums teilnehmende Abschlussprüfer des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses gab umfassend Auskunft über die wesentlichen Ergebnisse seiner Tätigkeit und der Abschlussprüfung. Der aufgestellte zusammengefasste Lagebericht vermittelt ein zutreffendes Bild der Lage des Konzerns. Darüber hinaus informierte der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat über Leistungen, die über die Abschlussprüfung hinaus erbracht worden waren. Umstände, die Zweifel an der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers begründen könnten, lagen nach seiner Einschätzung nicht vor.

Der Aufsichtsrat nahm von dem Ergebnis der Abschlussprüfung zustimmend Kenntnis und erhob nach Abschluss seiner eigenen Prüfung keine Einwendungen. Der vom Vorstand aufgestellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft wurden vom Aufsichtsrat am 29. April 2026 gebilligt. Der Jahresabschluss 2025 der Allane SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt.

Der Abschlussprüfer hat den Bericht des Vorstands über die Beziehungen der Allane SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG in seine Prüfung einbezogen und seinen Prüfungsbericht dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Die Prüfung durch den Abschlussprüfer hat keine Beanstandungen ergeben. Es wurde folgender uneingeschränkter Vermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Garching bei München, im April 2026

Der Aufsichtsrat

Ignacio Barbadillo Llorens	Vorsitzender
Marcelo Brutti	Aufsichtsrat
Woo Jong Joo	Aufsichtsrat
Eva Kellershof	Aufsichtsrat
Andre Lorse	Aufsichtsrat
Dr. Axel Wieandt	Aufsichtsrat

Die Überprüfung des Berichts über die Beziehungen der Allane SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat führte zu keinen Beanstandungen. Der Aufsichtsrat schloss sich daher dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung erhob der Aufsichtsrat gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen keine Einwendungen.

Dank an Vorstand und alle Mitarbeitenden

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group ist zum Ende des Berichtsjahrs wie geplant gestiegen. Auch der operative Konzernumsatz verzeichnete ein deutliches Wachstum und lag innerhalb der prognostizierten Spanne. Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) verbesserte sich deutlich im Vergleich zum Vorjahr. Diese Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus den gesunkenen außerplanmäßigen bilanziellen Abschreibungen auf das Leasingvermögen bei einem gleichzeitig gestiegenen Konzernumsatz bedingt durch das weiterhin wachsende Vertragsportfolio. Im Jahresabschluss 2025 wurde ein Jahresüberschuss erzielt. Aufgrund des bestehenden Verlustvortrags ergibt sich jedoch insgesamt ein Bilanzverlust. Eine Auflösung von Gewinnrücklagen erfolgt nicht, da diese den Verlustvortrag nicht vollständig decken würden, weshalb Vorstand und Aufsichtsrat keine Dividendenausschüttung für das Jahr 2025 vorschlagen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften der Allane SE sowie allen Mitarbeitenden im Konzern für die im Geschäftsjahr 2025 geleistete engagierte Arbeit und ihren Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens.

A.3 – Allane SE-Aktie

Positive Performance trotz erhöhter Unsicherheit

Das Börsenjahr 2025 war von hoher Volatilität an den internationalen Aktienmärkten geprägt. Dennoch konnte der deutsche Leitindex DAX das Jahr mit einem deutlichen Plus abschließen: Zum Jahresende stand er bei 24.343 Punkten, was einem Plus von 23,0 % gegenüber dem Jahresschlusskurs 2024 (19.909 Punkte) entspricht. Das Jahrestief wurde am 9. April bei 19.670 Punkten erreicht, während der DAX sein Jahreshoch mit 24.611 Punkten am 9. Oktober verzeichnete.

Die positive Entwicklung des DAX verlief im Jahr 2025 weitgehend parallel zur Aufwärtsbewegung der internationalen Aktienmärkte. Unterstützt wurde sie durch rückläufige Inflationsraten, die Senkung des Leitzinses durch die Europäische Zentralbank (EZB), staatliche Investitionen sowie teilweise positive Geschäftszahlen der DAX-Unternehmen.

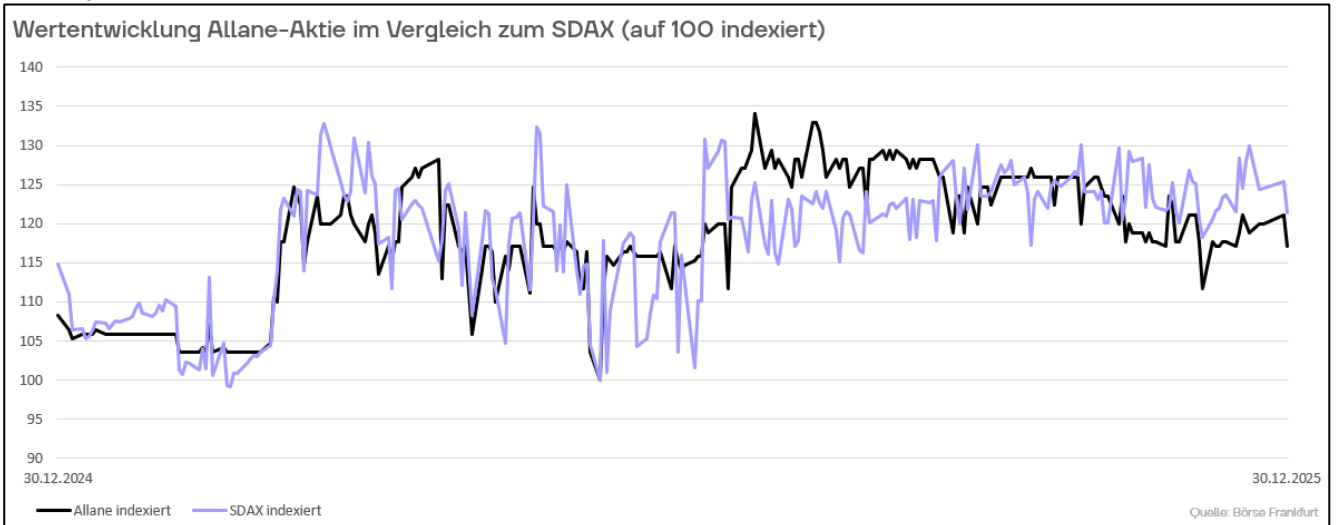
Der DAX startete am 2. Januar 2025 mit 20.024 Punkten in den Handel. Nach einem zuversichtlichen Jahresauftakt, getragen von der erwarteten sechsten Zinssenkung in Folge durch die EZB und einem umfangreichen Finanzpaket der Bundesregierung für Verteidigung und Infrastruktur, erreichte der Index im Frühjahr ein erstes Zwischenhoch. Anfang April geriet der DAX jedoch deutlich unter Druck, nachdem neue Zölle der US-Regierung unter Donald Trump sowie Befürchtungen einer Eskalation des Handelskonflikts die Marktstimmung belasteten. Ab Mitte Mai setzte eine Erholung ein, und der Index erreichte aufgrund der Aussicht auf eine Einigung im Handelsstreit zwischen den USA und Europa ein neues Rekordhoch. Zum Jahresende wurde die Entwicklung schließlich durch den Government Shutdown in

den USA sowie die sich eintrübenden Konjunkturaussichten für Deutschland gedämpft.

Allane-Aktie mit stabiler Entwicklung

Die Allane-Aktie entwickelte sich im Jahr 2025 insgesamt stabil, jedoch mit spürbaren Kursschwankungen. Nach einem verhaltenen Jahresauftakt bewegte sich der Kurs überwiegend in einer Bandbreite zwischen rund 9,50 Euro und 11,50 Euro. Das Handelsvolumen lag dabei über dem Niveau des Vorjahres, im Jahresdurchschnitt wurden täglich 3.308 Aktien gehandelt. Zum Jahresende notierte die Aktie bei 9,95 Euro, was einem Plus von 8,2 % im Vergleich zum Vorjahr (30.12.24: 9,20 Euro) entspricht.

Die Allane-Aktie startete das Börsenjahr am 2. Januar 2025 mit einem Kurs von 9,05 Euro. Das Jahrestief verzeichnete sie am 9. Juni 2025 bei einem Kurs von 8,50 Euro. Ihr Jahreshoch erreichte sie am 25. Juli 2025 mit 11,40 Euro.



Aktionärsstruktur

Zum Ende des Berichtsjahres hielt die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, unverändert einen Stimmrechtsanteil von 92,07 % und blieb damit die Mehrheitseigentümerin der Allane SE. Im Berichtsjahr gingen keine neuen Stimmrechtsmitteilungen bei der Gesellschaft ein.

Daten zur Allane Aktie

Aktiengattung	Nennwertlose stimmberechtigte Inhaber-Stammaktien (WKN: A0DPRE, ISIN: DE000A0DPRE6)
Börsenplätze	Alle kursstellenden deutschen Börsen ¹
Handelssegment	Prime Standard
Designated Sponsors	-

¹Ausnahme XETRA

Dividendenpolitik

Die Allane SE verfolgt das Prinzip, ihre Aktionärinnen und Aktionäre durch eine angemessene Dividende am Unternehmenserfolg zu beteiligen. Die Höhe der Ausschüttung orientiert sich an der Ertragslage des Konzerns sowie an den zukünftigen Anforderungen an die Eigenkapitalbasis, insbesondere im Hinblick auf das geplante Wachstum im In- und Ausland.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurde aufgrund des ausgewiesenen Jahresfehlbetrags keine Dividende ausgeschüttet.

Für das Geschäftsjahr 2025 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Allane SE der ordentlichen Hauptversammlung am 25. Juni 2026 vor, keine Dividende auszuschütten. Der erzielte Bilanzgewinn aus dem Geschäftsjahr 2025 verringert den 2024 erzielten Bilanzverlust. Eine Auflösung von Gewinnrücklagen erfolgt nicht, da diese den Verlustvortrag nicht vollständig decken würden.

	2025	2024
Ergebnis je Aktie (in EUR) - unverwässert und verwässert	1,04	-1,90
Dividende (in Euro)	0,00	0,00
Anzahl der Aktien (per 31.12.)	20.611.593	20.611.593
Dividendensumme (in Mio. Euro)	0,0	0,0
Ausschüttungsquote	0%	0%

¹ Vorschlag der Verwaltung

	2025	2024
Höchstkurs (in Euro) ²	11,40	11,90
Tiefstkurs (in Euro) ²	8,50	9,20
Schlusskurs (in Euro) ²	9,95	9,20
Dividendenrendite (in %) ³	0,00	-
Börsenkapitalisierung (in Mio. Euro) ³ per 31.12.	205	189,6

² Alle Kurse beziehen sich auf Kurse der Börse Frankfurt

³ Auf Basis Jahresschlusskurs der Börse Frankfurt

Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

Die Allane SE erfüllt als börsennotiertes Unternehmen im Prime Standard der Deutschen Börse umfassende Transparenz- und Publizitätsanforderungen. Durch einen kontinuierlichen Dialog mit dem Kapitalmarkt gewährleistet sie eine offene, zeitnahe und umfassende Finanzkommunikation.

Im Jahr 2025 informierte die Gesellschaft Analysten, Investoren und Medien regelmäßig über die Geschäftslage und -entwicklung des Konzerns. Dabei lag der Schwerpunkt der Kommunikation auf der Erweiterung des Produkt- und Serviceportfolios sowie der Etablierung neuer Partnerschaften im Rahmen der Wachstumsstrategie "FASTLANE27". Die erreichten Fortschritte wurden dabei über verschiedene Kanäle transparent kommuniziert.

Auch in Zukunft verfolgt die Allane SE das Ziel, die Umsetzung ihrer Wachstumsstrategie sowie die erzielten Fortschritte regelmäßig zu kommunizieren. Dabei sollen die wesentlichen Alleinstellungsmerkmale und Stärken des Unternehmens im Vergleich zu Wettbewerbern sowie besondere Chancen in den einzelnen Geschäftsfeldern klar hervorgehoben werden.

A.4 – Nachhaltigkeit

1. Nachhaltigkeit der Allane Mobility Group

Im Mobilitätssektor ist Nachhaltigkeit längst zu einem zentralen Leitprinzip geworden und prägt den Wandel hin zu zukunftsfähigen Mobilitätslösungen. So leistet beispielsweise der wachsende Markt für E-Mobilität einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette, entfaltet seine volle Wirkung jedoch erst im Rahmen einer ganzheitlich gedachten Mobilitätsarchitektur. Neben emissionsarmen Fahrzeugen zählen dazu auch eine flächendeckende Ladeinfrastruktur, die konsequent auf erneuerbaren Energien basiert, sowie intelligente Steuerungs- und Flottenmanagementlösungen.

Parallel vollzieht sich ein für die Leasingbranche bedeutsamer gesamtgesellschaftlicher Wandel: Flexibilitätsanforderungen steigen, Nutzungsmodelle gewinnen gegenüber Besitz zunehmend an Bedeutung, und Mobilitätslösungen werden verstärkt spontan, bedarfsorientiert und servicebasiert nachgefragt. Automobileasing und professionelles Flottenmanagement bieten hierfür eine zentrale Antwort. Sie ermöglichen den effizienten Einsatz moderner, nachhaltiger Fahrzeuge, beschleunigen die Marktdurchdringung neuer Antriebstechnologien und tragen durch höhere Auslastung und bedarfsgerechte Fahrzeugverfügbarkeit zur Reduktion der Fahrzeuganzahl auf den Straßen bei. Damit leisten Leasingmodelle einen substantiellen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende und verbinden ökologische Verantwortung mit ökonomischer Effizienz und gesellschaftlicher Transformation.

Für die Allane Mobility Group ist Nachhaltigkeit entsprechend ein integraler Bestandteil der langfristigen Unternehmensausrichtung. Sie verfolgt das Ziel, wirtschaftliche Stabilität und nachhaltige Wertschöpfung miteinander zu verbinden und dabei ökologische, soziale und Governance-bezogene Aspekte systematisch in unternehmerische Entscheidungen einzubeziehen. Grundlage hierfür sind klar definierte Werte, etablierte Governance-Strukturen sowie zunehmend strukturierte Prozesse zur Steuerung und Weiterentwicklung des Geschäftsmodells.

Als international tätiger Leasing- und Fuhrparkmanagementanbieter berücksichtigt die Allane Mobility Group bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit neben ökonomischen Zielsetzungen auch ökologische, gesellschaftliche und ethische Aspekte. Nachhaltigkeitsbezogene Fragestellungen

werden sowohl im operativen Tagesgeschäft als auch in strategischen Entscheidungsprozessen systematisch berücksichtigt. Ziel ist es, potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren, regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden und die langfristige Resilienz des Geschäftsmodells zu stärken.

Das Management der Allane Mobility Group ist auf eine verantwortungsvolle und langfristig orientierte Wertschöpfung ausgerichtet. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette – vom Fahrzeugeinkauf über das Leasing und das Flottenmanagement bis hin zur Vermarktung der Fahrzeuge – werden neben wirtschaftlichen Kriterien auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt. Dabei gewinnt insbesondere die strukturierte Auseinandersetzung mit klimabezogenen Fragestellungen, regulatorischen Entwicklungen sowie den Erwartungen relevanter Stakeholder zunehmend an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund hat die Allane Mobility Group in den vergangenen Geschäftsjahren verschiedene Strukturen und Prozesse etabliert. Dazu zählen unter anderem der Ausbau des Nachhaltigkeitsmanagements, die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten sowie die Einführung und Weiterentwicklung von Analyse- und Steuerungsinstrumenten. Diese bilden die Grundlage für eine transparente, nachvollziehbare und zukunftsorientierte Ausgestaltung der konzernweiten Nachhaltigkeitsaktivitäten.

Vision

Die Allane Mobility Group verfolgt die Vision, Mobilitätslösungen bereitzustellen, die wirtschaftliche Effizienz mit einer verantwortungsvollen Berücksichtigung ökologischer und gesellschaftlicher Aspekte verbinden und so zu einer langfristig tragfähigen Mobilitätsarchitektur beitragen.

Mission

Die Mission der Allane Mobility Group ist es, als verantwortungsvoller Leasing- und Mobilitätsanbieter Nachhaltigkeitsaspekte systematisch in ihr Geschäftsmodell, ihre Prozesse und ihre Entscheidungsstrukturen zu integrieren. Dabei orientiert sich das Unternehmen an ökonomischer Stabilität, regulatorischen Anforderungen sowie den Erwartungen seiner Kunden, Mitarbeitenden und Geschäftspartner.

Integration von ESG-Kriterien in sämtliche Unternehmensbereiche, einschließlich Verhaltensweisen, Richtlinien, Prozesse und Unternehmensführung.

1.1 Management

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group ist darauf ausgerichtet, Nachhaltigkeitsaspekte systematisch in die Unternehmenssteuerung, Entscheidungsprozesse sowie in die Weiterentwicklung des Geschäftsmodells zu integrieren. Ziel ist es, ökologische, soziale und Governance-bezogene Fragestellungen strukturiert zu berücksichtigen und deren Relevanz für die langfristige Wertschöpfung sowie die Resilienz des Konzerns angemessen zu bewerten.

Die Gesamtverantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement liegt beim Vorstand der Allane Mobility Group. Dieser richtet die Geschäftspolitik an den Grundsätzen eines verantwortungsvollen Wirtschaftens aus und definiert die strategischen Leitlinien sowie übergeordnete Zielsetzungen im Bereich Nachhaltigkeit. Die operative und strategische Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements wird durch etablierte Governance-Strukturen unterstützt, die eine angemessene Einbindung relevanter Fachbereiche sicherstellen.

Zur Unterstützung des Vorstands wurde im Berichtsjahr ein ESG-Forum eingerichtet, das eine koordinierende, strategische und regulatorische Funktion wahrnimmt. Das ESG-Forum befasst sich mit der Einordnung relevanter ESG-Themen, der Ableitung von Handlungsbedarfen sowie der Abstimmung nachhaltigkeitsbezogener Maßnahmen auf Unternehmensebene. In diesem Sinne trägt es zur Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Unternehmensstrategie bei und dient als zentrales Gremium für den konzernweiten Austausch zu ESG-relevanten Fragestellungen.

Die Umsetzung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen sowie die Erhebung und Analyse relevanter Daten erfolgen auf operativer Ebene in den jeweiligen Geschäfts- und Fachbereichen. Die Verantwortung hierfür liegt bei den zuständigen Einheiten entsprechend ihrem Aufgaben- und Einflussbereich entlang der Wertschöpfungskette. Dieser dezentrale Ansatz stellt sicher, dass Nachhaltigkeitsaspekte praxisnah berücksichtigt und in bestehende Prozesse integriert werden.

Ergänzend hierzu wurde ein bereichsübergreifendes Green Team etabliert, das sich aus Mitarbeitenden unterschiedlicher Unternehmensbereiche und -funktionen zusammensetzt. Das Green Team übernimmt eine koordinierende Rolle bei der Umsetzung und Weiterentwicklung ausgewählter ESG-Maßnahmen und -Projekte und trägt zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements bei. Darüber hinaus ist es für die jährliche externe Nachhaltigkeitszertifizierung durch EcoVadis verantwortlich.

Für Zwecke der Unternehmenssteuerung wurde für das Geschäftsjahr 2024 erstmals eine konzernweite Klimabilanz in Orientierung an den internationalen Standards des Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol) erstellt. Die Klimabilanz ist als fortlaufender Prozess etabliert und wird jährlich aktualisiert, einschließlich der Erstellung für das Geschäftsjahr 2025. Die Ergebnisse der Klimabilanz schaffen Transparenz über die wesentlichen Emissionsquellen klimawirksamer Treibhausgase entlang der gesamten Wertschöpfungskette und sollen künftig als analytische Grundlage für Managemententscheidungen dienen. Sie ermöglichen insbesondere die strukturierte Bewertung klimabezogener Risiken und Handlungsbedarfe, die Priorisierung von Maßnahmen zur schrittweisen Verringerung klimabezogener Emissionen sowie die Weiterentwicklung strategischer und operativer Ansätze im Kontext nachhaltiger Mobilität. Die Integration der Emissionsdaten in relevante Steuerungs- und Entscheidungsprozesse erfolgt schrittweise.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden weitere Governance- und Steuerungsprozesse im Nachhaltigkeitskontext entwickelt und etabliert. Dazu zählt unter anderem die strukturierte Analyse relevanter Wirtschaftsaktivitäten im Hinblick auf die Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung (Verordnung (EU) 2020/852). Ziel der EU-Taxonomie ist es, Transparenz hinsichtlich ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten von Unternehmen und deren Beitrag zu den Umweltzielen der Europäischen Union zu schaffen. Im Rahmen dieses Prozesses wurde zudem eine Analyse klimabezogener Risiken sowie der Resilienz des Geschäftsmodells gegenüber dem Klimawandel durchgeführt, um regulatorische Anforderungen systematisch zu adressieren und potenzielle Auswirkungen auf das Geschäftsmodell frühzeitig zu identifizieren.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr 2025 ein Prozess zur integrierten Strategieentwicklung gestartet, der die Grundlage für die Entwicklung einer neuen Unternehmensstrategie schaffen soll. Im Rahmen dieses Prozesses soll die Zukunftsfähigkeit der Allane Mobility Group durch die systematische Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Unternehmensstrategie gestärkt werden. Parallel dazu wurde mit der Erarbeitung eines 1,5°C-konformen Klimatransitionsplans begonnen, der sich derzeit in Entwicklung befindet. Beide Initiativen dienen der weiteren Konkretisierung der langfristigen Unternehmensausrichtung vor dem Hintergrund klimabezogener, regulatorischer und marktseitiger Entwicklungen.

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group wird zudem durch konzernweit gültige Richtlinien und Standards ergänzt. Von zentraler Bedeutung ist der Code of

Conduct, der den verbindlichen ethischen und rechtlichen Rahmen für das Handeln aller Mitarbeitenden sowie relevanter Geschäftspartner definiert. Die Einhaltung der festgelegten Grundsätze wird regelmäßig überprüft und durch geeignete Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen flankiert.

1.2 Wesentlichkeit

Im Einklang mit den von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) veröffentlichten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) hat die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2024 erstmals eine umfassende doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel dieser Analyse war es, die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks & Opportunities – IROs) systematisch zu identifizieren und zu bewerten.

Die Wesentlichkeitsanalyse umfasste sowohl die Betrachtung der Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft (Impact Assessment) als auch die Analyse finanzieller Risiken und Chancen, die sich aus nachhaltigkeitsbezogenen Entwicklungen entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ergeben können (Financial Assessment). Dabei wurden gezielt interne und externe Einflussfaktoren berücksichtigt, um ein ganzheitliches Bild wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erhalten. Im Ergebnis wurden jene nachhaltigkeitsbezogenen IROs identifiziert, die einen wesentlichen Einfluss auf Mensch und Natur sowie auf das Geschäftsmodell, die strategische Ausrichtung und die unternehmerische Entscheidungsfindung der Allane Mobility Group haben. Diese IROs bilden die Grundlage für die Ableitung wesentlicher Handlungsfelder sowie für die Strukturierung des Nachhaltigkeitsmanagements und seiner strategischen Ansätze. Die als wesentlich identifizierten IROs lassen sich den folgenden sieben Themenbereichen zuordnen:

- Klimawandel (E1)
- Umweltverschmutzung (E2)
- Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)
- Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)
- Verbraucher und Endnutzer (S4)
- Unternehmensführung (G1)

Für das Geschäftsjahr 2025 wurde die Liste der wesentlichen IROs und Themenfelder in einem gesonderten

Plausibilisierungsprozess überprüft. Ziel war es, sicherzustellen, dass die im Vorjahr identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen weiterhin aktuell und relevant sind. Im Rahmen dieser strukturierten Überprüfung wurde bestätigt, dass die im Geschäftsjahr 2024 identifizierten, wesentlichen IROs sowie die daraus abgeleiteten Themenfelder unverändert fortbestehen.

Ausschlaggebend hierfür war insbesondere, dass sich im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen im Geschäftsmodell, in der Wertschöpfungskette oder im regulatorischen Umfeld ergeben haben, die eine Ergänzung oder grundlegende Neubewertung der Wesentlichkeitsanalyse erforderlich gemacht hätten. Die regelmäßige Überprüfung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse stellt sicher, dass sich das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group fortlaufend an relevante interne und externe Entwicklungen anpassen kann. Dieser Ansatz unterstützt eine konsistente, nachvollziehbare und zukunftsorientierte Steuerung nachhaltigkeitsbezogener Fragestellungen und bildet zugleich eine belastbare Grundlage für die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie der zugehörigen Handlungsfelder. Da die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) bis Ende des Geschäftsjahres 2025 weiterhin nicht vollständig in deutsches Recht umgesetzt wurde, unterliegt die Allane Mobility Group auch im Berichtsjahr 2025 nicht den erweiterten gesetzlichen Anforderungen an eine CSRD-konforme Nachhaltigkeitsberichterstattung. Entsprechend gelten weiterhin die Regelungen des Deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG). Die Allane Mobility Group ist daher nicht zur Erstellung einer eigenständigen nichtfinanziellen Berichterstattung verpflichtet und hat die Konzernbefreiung in Anspruch genommen.

2. Wesentliche Handlungsfelder

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens mit ökologischen, gesellschaftlichen und ethischen Rahmenbedingungen in Einklang zu bringen. Hierzu werden die wesentlichen Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen operationalisiert und in relevante Unternehmensprozesse integriert. Darüber hinaus berücksichtigt das Nachhaltigkeitsmanagement die Anforderungen und Interessen verschiedener Stakeholder. Von besonderer Bedeutung sind hierbei insbesondere Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten und Investoren.

Die wesentlichen ESG-relevanten Handlungsfelder der Allane Mobility Group ergeben sich aus der im Geschäftsjahr 2024 erstmals gemäß den Anforderungen der ESRS durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse sowie der im Geschäftsjahr 2025 vorgenommenen Überprüfung auf Aktualität. Sie bilden den inhaltlichen Rahmen für die Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsstrategie und die Ableitung konkreter Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

2.1 Klimawandel (E1) & Umweltverschmutzung (E2)

Die Allane Mobility Group ist sich der Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf das Klima sowie auf weitere umweltrelevante Themen bewusst. Klimawirksame Treibhausgasemissionen und weitere umweltrelevante Auswirkungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Fahrzeugflotte, stehen in engem Zusammenhang und werden daher im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements gemeinsam betrachtet.

Die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen in diesem Handlungsfeld konzentrieren sich insbesondere auf die Zusammensetzung, Erneuerung und Nutzung der Leasingflotte sowie auf die zugrunde liegenden organisatorischen und steuerungsrelevanten Prozesse. Durch die festen Laufzeiten der Leasingverträge kommt es zu einer regelmäßigen Erneuerung der Fahrzeuge und damit zu einer zunehmenden Integration moderner und emissionsärmerer Antriebstechnologien. Auf diese Weise wird der durchschnittliche Emissionsausstoß der Flotte sukzessive reduziert und die Umweltperformance schrittweise verbessert.

Konzepttabelle Klimawandel & Umweltverschmutzung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Systematische Erfassung klimawirksamer Treibhausgasemissionen der Organisation	Erstellung und regelmäßige Aktualisierung einer konzernweiten Klimabilanz gemäß Greenhouse Gas Protocol	Klimabilanz
Weiterentwicklung der klimabezogenen Steuerungsgrundlagen	Erarbeitung eines 1,5°C-konformen Klimatransitionsplans (in Vorbereitung)	Fortschritt Klimatransitionsplan
Integration klimabezogener Aspekte in Steuerungsprozesse	Schrittweise Einbindung von Emissionsdaten in relevante Entscheidungs- und Steuerungsprozesse	Berücksichtigung in Managementprozessen
Reduktion klimawirksamer und umweltrelevanter Auswirkungen der Organisation	Fortlaufende Integration emissionsärmerer Fahrzeuge (z. B. Elektro- und Hybridfahrzeuge)	CO ₂ -Ausstoß der Organisation (tCO ₂)
Unterstützung nachhaltiger Mobilitätslösungen bei Kunden	Beratungsleistungen zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie zur Auswahl geeigneter Fahrzeugmodelle	Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in Kundenflotten

Darüber hinaus unterstützt die Allane Mobility Group ihre Kunden bei der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen. Dies umfasst insbesondere Beratungsleistungen zur Auswahl geeigneter Fahrzeugmodelle, zur schrittweisen Elektrifizierung von Fahrzeugflotten sowie zur Integration ergänzender Mobilitäts- und Serviceangebote. Ziel ist es, Kunden dabei zu unterstützen, sowohl klimawirksame Treibhausgasemissionen als auch weitere umweltrelevante Auswirkungen im Zusammenhang mit der Fahrzeugnutzung zu reduzieren.

Ein weiteres Beispiel für das ökologische Engagement von der Allane Mobility Group ist die Initiative „Du Auto – wir Baum“. Im Rahmen dieser Aktion pflanzt autohaus24 für jedes verkaufte Gebrauchtfahrzeug einen Baum. Im Jahr 2025 wurden auf diese Weise 6.652 Bäume gepflanzt.

Die Bewertung und Weiterentwicklung der Maßnahmen im Bereich Klimawandel und Umweltverschmutzung erfolgt auf Basis geeigneter Kennzahlen. Die im Rahmen der konzernweiten Klimabilanz erhobenen Emissionsdaten dienen dabei als fachliche Grundlage für die Einordnung wesentlicher Emissionsquellen entlang der Wertschöpfungskette. Ein zentraler operativer Indikator zur Beobachtung der Entwicklung klimabezogener und umweltrelevanter Auswirkungen ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Leasingflotte.

Diese Kennzahl spiegelt insbesondere die Zusammensetzung der Flotte sowie den Anteil emissionsärmerer Fahrzeuge wider und ermöglicht eine transparente Bewertung der Wirksamkeit umgesetzter Maßnahmen.

Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Leasingflotte in g/km	2025	2024
	85	88

2.2 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)

Der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen und die Förderung kreislaforientierter Ansätze sind weitere Kernelemente im Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group. Ziel ist es, den Ressourcenverbrauch im eigenen Einflussbereich zu begrenzen, Effizienzpotenziale entlang der gesamten Wertschöpfungskette systematisch zu identifizieren und Umweltbelastungen durch übermäßige Ressourcennutzung zu reduzieren.

Im operativen Geschäft betrifft die Ressourcennutzung insbesondere den Energie- und Wasserverbrauch an den eigenen Standorten sowie den Umgang mit Materialien und Abfallfraktionen. Die Allane Mobility Group setzt auf einen effizienten Umgang mit diesen Ressourcen und überwacht kontinuierlich die entsprechenden Verbrauchskennzahlen. Darüber hinaus werden bestehende Strukturen und Prozesse regelmäßig überprüft und – wo sinnvoll – durch effizientere Lösungen ergänzt beziehungsweise ersetzt.

Konzepttabelle Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Effizienter Einsatz von Ressourcen im eigenen Geschäftsbetrieb	Monitoring des Energie- und Wasserverbrauchs; Umsetzung ausgewählter Effizienzmaßnahmen an Standorten	Energieverbrauch (kWh); Wasserverbrauch (m ³)
Reduktion des internen Ressourcenverbrauchs	Sensibilisierung der Mitarbeitenden für ressourcenschonendes Verhalten; Einsatz energieeffizienter Geräte und Systeme	Verbrauchsentwicklung je Standort
Verbesserung des Abfall- und Recyclingmanagements	Einführung und Weiterentwicklung von Trenn- und Recyclingkonzepten; Zusammenarbeit mit geeigneten Entsorgungspartnern	Abfallmenge; Recyclingquote
Förderung der Kreislaufwirtschaft im Leasinggeschäft	Geordnete Rücknahme und Weiterverwertung von Fahrzeugen; Standardisierte Prozesse zur Vermarktung von Leasingrückläufern	Anteil weiterverwerteter Fahrzeuge

Speziell im Kontext des Leasinggeschäfts liegt der Fokus zudem auf der Förderung von Ansätzen der Kreislaufwirtschaft. Ziel ist die möglichst lange und effiziente Nutzung von Fahrzeugen sowie deren geordnete Weiterverwertung am Ende der Leasinglaufzeit. Zum 31. Dezember 2025 hatten die aktiven Leasingverträge im Bestand eine durchschnittliche Laufzeit von rund 41 Monaten. Durch standardisierte Rückgabe- und Vermarktungsprozesse wird sichergestellt, dass Fahrzeuge einer weiteren Nutzung zugeführt werden und so der Ressourceneinsatz über den gesamten Lebenszyklus hinweg optimiert wird.

Darüber hinaus setzt die Allane Mobility Group im eigenen Geschäftsbetrieb Maßnahmen zur Reduktion von Abfällen und zur Verbesserung der Recyclingquoten um. Dazu zählt unter anderem die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für einen ressourcenschonenden Umgang mit Materialien sowie die Nutzung geeigneter Entsorgungs- und Recyclingkonzepte, unterstützt durch regelmäßige interne Schulungen und themenbezogene Vorträge.

2.3 Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)

Die Mitarbeitenden sind ein zentraler Faktor für den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg der Allane Mobility Group. Vor diesem Hintergrund verfolgt das Unternehmen das Ziel, ein attraktives, faires und verlässliches Arbeitsumfeld zu schaffen, dass die Leistungsfähigkeit, Motivation und langfristige Bindung der Mitarbeitenden unterstützt.

Wesentliche Schwerpunkte sind die Förderung von Chancengleichheit, ein respektvolles Miteinander sowie die Vermeidung jeglicher Form von Diskriminierung. Entsprechend ist die Unternehmenskultur geprägt von Fairness, Transparenz und gegenseitigem Respekt. Diese Grundsätze gelten konzernweit und werden durch entsprechende Richtlinien und interne Regelungen verankert.

Zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität bietet die Allane Mobility Group ihren Mitarbeitenden flexible Arbeitsmodelle, die eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ermöglichen. Hierzu zählen unter anderem Vertrauensarbeitszeit, individuelle Teilzeitregelungen sowie – abhängig von Funktion und Aufgabenbereich – die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten. Ergänzend werden Angebote zur Gesundheitsförderung bereitgestellt, die einen aktiven und gesundheitsbewussten Arbeitsalltag unterstützen.

Konzepttabelle Arbeitskräfte des Unternehmens

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Sicherstellung einer hohen Mitarbeitendenzufriedenheit	Regelmäßige Mitarbeitendenbefragungen; Ableitung und Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen	Beteiligungsquote an Befragungen Ergebnisse zur Mitarbeitendenzufriedenheit
Steigerung der Arbeitgeberattraktivität	Flexible Arbeitsmodelle (z. B. Vertrauensarbeitszeit, mobiles Arbeiten) Angebote zur Gesundheitsförderung	Anteil Mitarbeitende mit flexiblen Arbeitsmodellen
Sicherstellung fairer und diskriminierungsfreier Arbeitsbedingungen	Verankerung von Gleichbehandlungs- und Antidiskriminierungsgrundsätzen Sensibilisierung der Mitarbeitenden	Anzahl gemeldeter Diskriminierungsvorfälle über internes Hinweisgebersystem
Förderung der Mitarbeitendenentwicklung	Durchführung von Schulungen, Trainings und E-Learnings Individuelle Entwicklungsmaßnahmen	Anzahl Weiterbildungsstunden pro Mitarbeitenden

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Mitarbeitenden ist ein weiterer zentraler Bestandteil des Personalmanagements. Durch bedarfsgerechte Weiterbildungsangebote, Schulungen und E-Learning-Formate werden fachliche, methodische und persönliche Kompetenzen gezielt gefördert. Ziel ist es, die Qualifikation der Mitarbeitenden langfristig zu sichern und ihre individuelle Entwicklung innerhalb des Unternehmens zu unterstützen.

Zur Erfassung der Mitarbeitendenzufriedenheit werden regelmäßig Befragungen durchgeführt. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Ableitung und Umsetzung

geeigneter Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Unternehmenskultur. Ergänzend wird eine offene Feedback-Kultur gelebt, die den kontinuierlichen Austausch zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften fördert.

Zur Anerkennung und Förderung individueller Leistungen verfügt die Allane Mobility Group für bestimmte Mitarbeitendengruppen über ein leistungsorientiertes Vergütungssystem. Zum Ende des Berichtszeitraums erhielten 11 % der Beschäftigten an den deutschen Standorten neben ihrem Fixgehalt eine variable Vergütung. Die entsprechenden Modelle werden regelmäßig evaluiert; der Anteil der Mitarbeitenden mit variabler Vergütung wird fortlaufend erfasst. Weiterführende Informationen zur strategischen Personalarbeit, zu Förderungsprogrammen sowie zu den Grundzügen des Vergütungssystems werden im Kapitel „Personalbericht“ des vorliegenden Geschäftsberichts erläutert.

2.4 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)

Die Allane Mobility Group ist sich ihrer Verantwortung gegenüber Arbeitskräften entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bewusst. Dazu zählen insbesondere Beschäftigte bei Lieferanten, Dienstleistern und weiteren Geschäftspartnern, die an der Erbringung von Leistungen im Zusammenhang mit dem Leasing- und Mobilitätsgeschäft beteiligt sind. Ziel ist es, soziale Mindeststandards zu fördern und potenzielle Risiken im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen systematisch zu berücksichtigen.

Die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern basiert auf klar definierten Grundsätzen zu verantwortungsvollem und regelkonformem Handeln. Diese umfassen insbesondere die Einhaltung geltender arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften sowie grundlegender menschenrechtlicher Standards. Die Erwartungen an Geschäftspartner sind in entsprechenden Regelwerken und Vertragsgrundlagen verankert und bilden die Basis für eine verantwortungsvolle Zusammenarbeit.

Im Rahmen der Auswahl und Steuerung von Lieferanten und Dienstleistern werden soziale Aspekte berücksichtigt, soweit dies im Einflussbereich der Allane Mobility Group liegt. Dabei wird ein risikoorientierter Ansatz verfolgt, der sich insbesondere auf wesentliche Geschäftsbeziehungen konzentriert. Ziel ist es, potenzielle soziale Risiken frühzeitig zu erkennen und angemessen zu adressieren.

Darüber hinaus fördert die Allane Mobility Group einen offenen Austausch mit Geschäftspartnern zu sozialen Themen. Hinweise auf mögliche Verstöße gegen vereinbarte Standards können über bestehende Melde- und Kommunikationswege adressiert werden. Auf diese Weise soll dazu beigetragen werden, Risiken im Bereich der Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette zu reduzieren.

Konzepttabelle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Förderung sozialer Mindeststandards bei Geschäftspartnern	Verankerung sozialer Anforderungen in Vertragsgrundlagen; Kommunikation von Erwartungen an Lieferanten und Dienstleister	Anteil Geschäftspartner mit vertraglich verankerten Standards
Berücksichtigung sozialer Risiken in der Wertschöpfungskette	Risikoorientierte Betrachtung wesentlicher Geschäftsbeziehungen	Anzahl identifizierter sozialer Risikofelder
Sensibilisierung und Dialog mit Geschäftspartnern	Austausch zu sozialen und arbeitsrechtlichen Themen; Nutzung bestehender Kommunikations- und Meldewege	Anzahl gemeldeter Hinweise zu sozialen Themen
Reaktion auf identifizierte Risiken	Prüfung und Einleitung angemessener Maßnahmen bei Hinweisen auf Verstöße	Anzahl eingeleiteter Maßnahmen (qualitativ)
Stärkung der sozialen Verantwortung in der Lieferkette	Unterstützung lokaler Initiativen in Lieferantenregionen	Anzahl unterstützter Maßnahmen

2.5 Verbraucher und Endnutzer (S4)

Die Zufriedenheit und der Schutz der Kunden und Endnutzer stehen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group. Als Leasinganbieter und Fuhrparkmanager ist das Unternehmen bestrebt, transparente, verlässliche und bedarfsgerechte Mobilitätslösungen bereitzustellen und eine hohe Servicequalität entlang der gesamten Kundenbeziehung sicherzustellen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der transparenten Gestaltung von Produkten, Verträgen und Kommunikationsprozessen. Kunden werden verständlich über Leistungen, Konditionen und relevante Vertragsinhalte informiert. Die Einhaltung geltender rechtlicher Vorgaben – insbesondere im Bereich Verbraucher-, Datenschutz- und Wettbewerbsrecht – bildet dabei eine zentrale Grundlage der Geschäftstätigkeit.

Darüber hinaus verfolgt die Allane Mobility Group das Ziel, eine hohe Servicequalität zu gewährleisten und die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu beobachten. Hierzu werden Rückmeldungen aus dem Kundenkontakt, das Beschwerdemanagement sowie gegebenenfalls Kundenbefragungen herangezogen. Erkenntnisse aus diesen Quellen fließen in die Weiterentwicklung von Produkten, Prozessen und Serviceangeboten ein.

Der Schutz personenbezogener Daten hat für das Unternehmen eine hohe Bedeutung. Die Verarbeitung von Daten erfolgt unter Beachtung der geltenden datenschutzrechtlichen Anforderungen. Entsprechende organisatorische und technische Maßnahmen tragen dazu bei, die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten sicherzustellen.

Konzepttabelle Verbraucher und Endnutzer

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Sicherstellung transparenter Kundeninformation	Verständliche Produkt- und Vertragsinformationen; Regelkonforme Kundenkommunikation	Anzahl Kundenanfragen zu Vertragsinhalten
Hohe Kundenzufriedenheit	Service- und Beschwerdemanagement; Auswertung von Kundenfeedback	Kundenzufriedenheitsindex; Anzahl Beschwerden
Schutz personenbezogener Daten	Umsetzung datenschutzrechtlicher Anforderungen; Technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen	Anzahl Datenschutzvorfälle
Kontinuierliche Verbesserung von Produkten und Services	Nutzung von Kundenfeedback zur Produkt- und Prozessoptimierung	Anzahl umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen

2.6 Unternehmensführung (G1)

Eine verantwortungsvolle und transparente Unternehmensführung bildet die Grundlage für eine nachhaltige und langfristig ausgerichtete Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group. Ziel ist es, durch klare Governance-Strukturen, wirksame Kontrollmechanismen und regelkonformes Handeln das Vertrauen von Investoren, Geschäftspartnern, Kunden und Mitarbeitenden zu stärken.

Konzepttabelle Unternehmensführung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Sicherstellung verantwortungsvoller Unternehmensführung	Klare Governance- und Entscheidungsstrukturen; Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in Steuerungsprozesse	Regelmäßige Überprüfung der Governance-Strukturen
Förderung regelkonformen und integren Handelns	Konzernweiter Code of Conduct; Sensibilisierung der Mitarbeitenden	Anzahl gemeldeter Compliance-Hinweise
Wirksames Risiko- und Kontrollmanagement	Etablierte interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme	Identifizierte wesentliche Risiken (qualitativ)
Transparenz und Vertrauen	Nutzung definierter Melde- und Kommunikationswege	Nutzung von Meldewegen

Die Unternehmensführung der Allane Mobility Group orientiert sich an den Grundsätzen einer verantwortungsvollen und langfristigen Wertschöpfung. Die strategische Steuerung sowie die Überwachung der Geschäftstätigkeit obliegen dem Vorstand, der durch geeignete Governance- und Kontrollstrukturen unterstützt wird. Nachhaltigkeitsaspekte werden im Rahmen der bestehenden Entscheidungs- und Steuerungsprozesse berücksichtigt.

Ein zentraler Bestandteil der Unternehmensführung ist die Sicherstellung von Compliance und integren Verhaltens. Der konzernweit geltende Code of Conduct definiert

verbindliche Grundsätze für rechtmäßiges, ethisches und verantwortungsvolles Handeln. Er richtet sich an alle Mitarbeitenden sowie relevante Geschäftspartner und bildet den Rahmen für den Umgang mit Interessenkonflikten, Korruptionsprävention und fairen Geschäftspraktiken.

Die Allane Mobility Group erwartet, dass auch Lieferanten, mit denen das Unternehmen geschäftliche Beziehungen unterhält, die im Code of Conduct für Lieferanten festgelegten Grundsätze einhalten. Der Kodex enthält wesentliche Anforderungen an Lieferanten in Bezug auf die Einhaltung von Gesetzen, Korruptions- und Bestechungsprävention, faire Geschäftspraktiken, soziale und arbeitsrechtliche Standards sowie Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

Für eine regelkonforme Unternehmensführung bestehen etablierte interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme. Diese dienen der frühzeitigen Identifikation, Bewertung und Steuerung wesentlicher Risiken, einschließlich solcher, die sich aus regulatorischen, ethischen oder nachhaltigkeitsbezogenen Fragestellungen ergeben können. Hinweise auf mögliche Verstöße gegen interne oder externe Regelungen können über definierte Meldewege adressiert werden.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der Governance-Strukturen ist Bestandteil des Nachhaltigkeitsmanagements der Allane Mobility Group. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Unternehmensführung auch vor dem Hintergrund sich wandelnder regulatorischer und marktseitiger Anforderungen angemessen ausgestaltet ist.

B

Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

B.1	Grundlagen des Konzerns	25
B.2	Wirtschaftsbericht	29
B.3	Personalbericht	42
B.4	Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	46
B.5	Prognosebericht	48
B.6	Risiko- und Chancenbericht	55
B.7	Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	74
B.8	Abhängigkeitsbericht	74
B.9	Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	75
B.10	Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HG	78

B.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 Parking 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 und 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 „Allease“. 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.

B.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**.

Vertragsbestand¹

in Tausend Stück	2025	2024	Veränderung in %
Geschäftsbereich Leasing	113,4	94,6	19,9
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
Geschäftsbereich Flottenmanagement	43,4	48,9	-11,2
Gesamt Konzern	156,8	143,5	9,3

¹ 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 Leasingrückläufern, 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
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	407,9	322,0	85,9	26,7
Abschreibungen	307,6	324,3	-16,7	-5,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	100,3	-2,3	102,6	>100
Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge	-66,6	-47,0	-19,6	-41,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	33,7	-49,3	83,0	>100
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 ¹ (in EUR) unverwässert und verwässert	1,04	-1,90	2,94	>100

¹Auf 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 (EBITDA) 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
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	16,0	18,9
Leasingvermögen	2.508,9	2.114,4
Übrige	46,7	51,1
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	44,0	36,5
Liquide Mittel	22,9	8,1
Übrige	159,0	212,1
Aktiva	2.797,4	2.441,1

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
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	1.726,0	1.656,0
Übrige	77,2	72,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	574,1	316,8
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	23,6	11,1
Vertragsverbindlichkeiten	34,4	26,2
Übrige	149,4	169,7
Passiva	2.797,4	2.441,1

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 revolvingierende 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-Programme 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
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	15,5	2,2

Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Nettoumlaufvermögen 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
Gesamterlöse	835,4	722,1	15,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	397,2	316,7	25,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	90,0	-7,4	>100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	23,4	-54,4	>100
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, wenngleich 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
Gesamterlöse	324,0	341,8	-5,2
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
Ergebnis vor Steuern (EBT)	15,5	11,9	30,3
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
Gesamterlöse	226,4	244,5	-7,4
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	81,3	82,7	-1,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	24,7	12,0	>100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	6,4	-2,1	>100
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 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 Umsatzzuwachs 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
Gesamterlöse	284,9	135,8	>100
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	168,3	94,7	77,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	28,6	-47,7	>100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	1,6	-64,2	>100
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 Neuzulassungen 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 Firmenvagen 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 Vorjahrestichtag (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 %
Flottenmanagererlöse	27,9	21,7	28,6
Verkaufserlöse	0,8	3,5	-77,1
Gesamterlöse	28,8	25,2	14,3
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 CO₂ Einsparpotenzialen, der Optimierung der Mitarbeitendenmobilität und der nachhaltigen Reduzierung von Betriebskosten. Damit wurde das Beratungsangebot erneut substantziell 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.

B.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
Gesamt	670	703	-4,7

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

InstitutsVergV 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
Summe fixe Vergütung	688.201	681.395	401.877	401.207
Mehrfährige variable Vergütung	182.000	191.100	120.000	125.700
Summe Gesamtvergütung	870.201	872.495	521.877	526.907

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 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.

B.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 Leitungs- und Aufsichtssystem, 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.

B.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 züversichtlichen 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 CO₂-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 CO₂-Flottengrenzwerte für Hersteller, steigende Nachhaltigkeitsambitionen von Unternehmen sowie ein breiteres Angebot wettbewerbsfähiger batterieelektrischer Modelle. Insbesondere Flottenkunden erhöhen den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge kontinuierlich, um den CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 *FAST LANE 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 *FAST LANE 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 Automobilsektor 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 marginträchtige Kernkunden und Reduktion der komplexen Bearbeitungsstrukturen für Bestandskunden. Des Weiteren wird kontinuierlich am Ausbau der Automatisierung interner, insbesondere operationeller Prozesse gearbeitet.

B.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, Restwertrisiko, Zinsänderungsrisiko sowie Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken beeinflussen. Zusätzlich besteht für die Allane Mobility Gruppe eine erhöhte Abhängigkeit vom Automobilsektor. 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 Prüfungsanforderungen 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 Restwertrisiken 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 Nettozinssmarge (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 Risikoberichterstattung, 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 Bonitätsverbunds. 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 Restwertrisiko-management 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 Restwert Risiken 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 Restwert Risiken verwendet. Direkte Restwert Risiken beziehen sich auf Verträge ohne Rückkaufgarantie durch Händler. Indirekte Restwert Risiken 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 risikoaartenspezifische 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 Restwert Risikos. 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 End-kunden 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, dass sich am regulatorischen Rahmen orientiert. Die Struktur sowie die Entwicklung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten werden kontinuierlich über den Zeitverlauf hinweg analysiert, um potenzielle Risiken früh-

zeitig 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, dass 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 miteinbezogen. 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 eingestuften 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
Gesamtrisiko	195,9	249,3

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 Liquiditätsvorschau – 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 Konjunkturerwicklung

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 Konjunkturerwicklung 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

EY, Reinventing Mobility, Part 2 | From agency to ecosystem: The data-driven reinvention of automotive sales, October 2025.

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 konzerneigene 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 CO₂-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.

B.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 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.

B.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.“

B.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 Kapitalmarkt-kommunikation 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 Kapitalmarkt-kommunikation, 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 vorge tragen. 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.

B.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-mobility-group.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 Führungspersonlichkeiten, 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 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

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 Revisionssystems 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 Gesamtgremiums 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	Klöpper	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	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Finanzexperte ²	Rechnungslegung ³	✓	✓	·	✓	·	✓	✓	✓	✓	·
		Abschlussprüfung ⁴	✓	✓	·	✓	·	✓	✓	✓	✓	·

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

² Im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG

³ Einschließlich interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie deren Prüfung

⁴ 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 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.

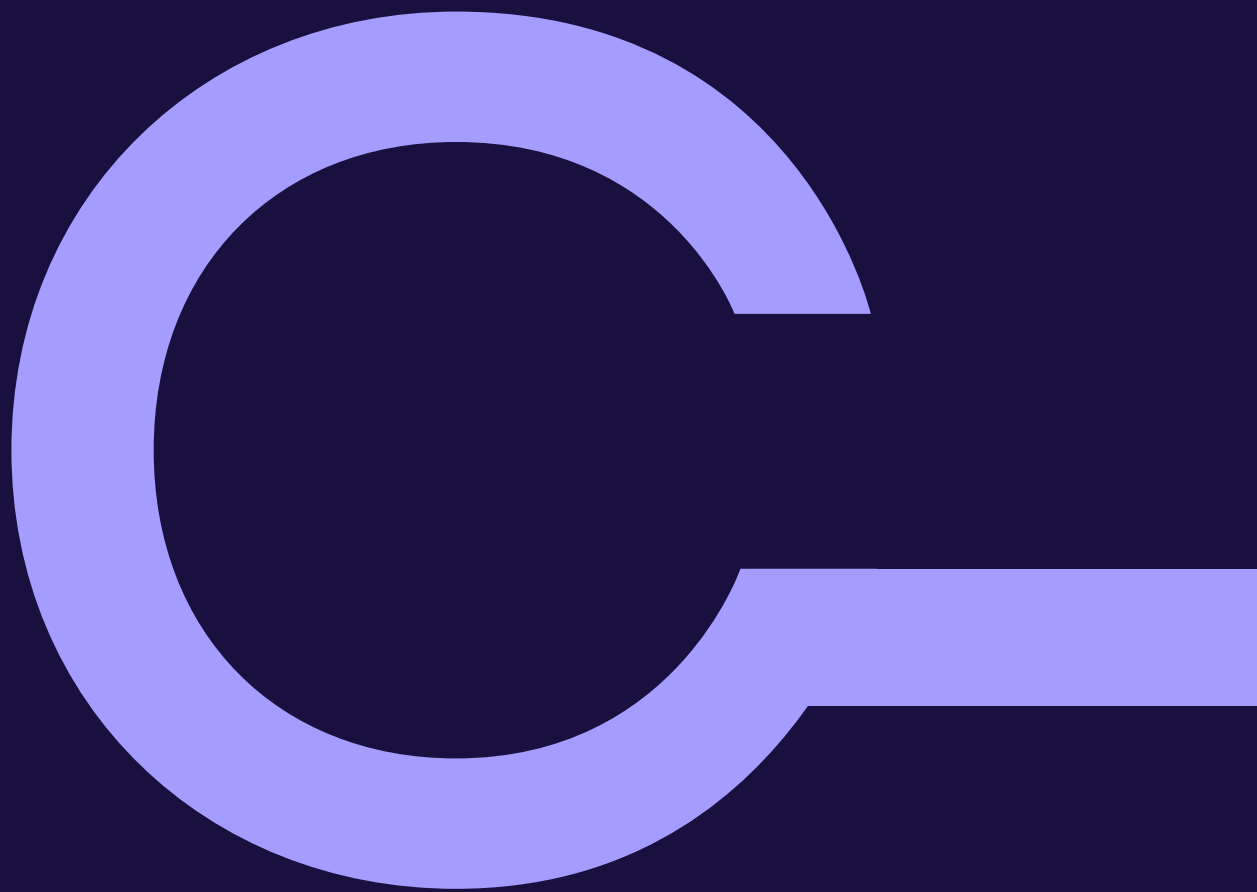
Garching bei München, 22. April 2026

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández



Konzernabschluss

C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	90
C.2 Konzern-Bilanz	91
C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	92
C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	93
C.5 Konzernanhang	94

C.1 – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung

der Allane Mobility Group für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	/4,1/	864.129	747.282
Sonstige betriebliche Erträge	/4,2/	8.047	8.874
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	/4,3/	376.262	347.350
Personalaufwand	/4,4/	55.072	55.180
a) Löhne und Gehälter		46.506	46.876
b) Soziale Abgaben		8.566	8.305
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	/4,5/	4.386	2.328
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	/4,6/	-701	-762
Sonstige betriebliche Aufwendungen	/4,7/	27.857	28.569
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		407.898	321.967
Abschreibungen	/4,8/	307.610	324.289
a) Abschreibungen auf Leasingvermögen		294.429	311.583
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		5.372	5.449
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		7.809	7.257
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		100.288	-2.322
Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge	/4,9/	-66.564	-47.020
a) Zinserträge		1.864	652
b) Zinsaufwendungen		-68.414	-47.387
c) Sonstiges Finanzergebnis (-) Aufwand (+) Ertrag		-15	-284
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		33.723	-49.342
Ertragsteuern (-) Erträge (+) Aufwendungen	/4,10/	12.334	-10.133
Konzernergebnis	/4,11/	21.389	-39.208
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		21.389	-39.208
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert (in EUR)	/4,12/	1,04	-1,90

Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2025	2024
Konzernergebnis	/4,11/	21.389	-39.208
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		2.747	-8.682
Davon Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen	/4,23/	4	-331
Veränderung der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung		3.426	-9.446
Darauf entfallende latente Steuern		-754	1.085
Davon Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	/4,25/	87	12
Darauf entfallende latente Steuern		-17	-2
Gesamtergebnis		24.136	-47.890
Davon Anteile anderer Gesellschafter		2.673	-8.361
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		21.463	-39.529

C.2 – Konzern-Bilanz

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2025

Aktiva in TEUR	Konzernanhang	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	/4,13/	4.134	4.134
Immaterielle Vermögenswerte	/4,14/	16.013	18.873
Sachanlagevermögen	/4,15/	36.545	38.958
Leasingvermögen	/4,16/	2.508.864	2.114.410
Finanzanlagen		30	28
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	4.495	5.825
Latente Ertragsteueransprüche	/4,10/	1.461	2.144
Summe langfristige Vermögenswerte		2.571.542	2.184.371
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	/4,17/	43.981	36.547
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4,18/	100.558	105.182
Forderungen gegen nahestehenden Unternehmen	/4,19/	18.622	60.675
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	37.135	44.063
Ertragsteuerforderungen		2.659	2.155
Bankguthaben	/4,21/	22.854	8.077
Summe kurzfristige Vermögenswerte		225.809	256.700
Bilanzsumme		2.797.351	2.441.071
Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	/4,22/	20.612	20.612
Kapitalrücklage		135.045	135.045
Übriges Eigenkapital	/4,23/	60.324	38.860
Anteile anderer Gesellschafter	/4,24/	-3.401	-6.073
Summe Eigenkapital		212.579	188.443
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	/4,25/	61	128
Sonstige Rückstellungen	/4,26/	226	226
Finanzverbindlichkeiten	/4,27/	1.725.974	1.655.982
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	46.829	53.568
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	/4,10/	30.109	18.950
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		1.803.199	1.728.854
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	/4,24/	4.323	4.396
Ertragsteuerschulden		224	4.381
Finanzverbindlichkeiten	/4,27/	574.133	316.846
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4,29/	74.059	102.296
Vertragsverbindlichkeiten	/4,31/	34.410	26.202
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	/4,28/	23.600	11.053
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	70.824	58.600
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		781.573	523.774
Bilanzsumme		2.797.351	2.441.071

C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung

der Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2025

Konzern-Kapitalflussrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2025	2024
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernergebnis	/4.11/	21.389	-39.208
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	/4.10/	12.334	-10.133
Erhaltene Ertragsteuern		2.142	-4.044
Gezahlte Ertragsteuern		-8.068	46
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	/4.9/	66.567	47.020
Erhaltene Zinsen		2.797	8.505
Gezahlte Zinsen		-66.514	-50.518
Abschreibungen	/4.8/	307.610	324.289
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		-18.555	-33.642
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		14.775	-11.704
Brutto-Cash Flow		334.477	230.610
Einnahmen aus Abgängen Leasingvermögen		241.060	266.693
Ausgaben für Investitionen in Leasingvermögen		-926.616	-1.243.363
Veränderung der Vorräte	/4.17/	-7.433	7.904
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	4.624	-6.786
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.29/	-28.237	-14.006
Veränderung des übrigen Nettovermögens		80.195	-14.010
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		-301.929	-772.957
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen ²		1.992	1.536
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	/4.14/ bis /4.15/	-8.955	-8.471
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Investitionstätigkeit		-6.963	-6.935
Finanzierungstätigkeit			
Dividendenzahlung		-	-1.855
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ³	/4.27/	667.503	1.001.149
Auszahlungen für Tilgungen von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ⁴	/4.27/	-140.142	-193.250
Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ^{5,6}	/4.27/	-203.000	-23.967
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Finanzierungstätigkeit		324.361	782.077
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		15.470	2.185
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		13	2
Finanzmittelbestand am 1. Januar^{7,8}		7.372	5.187
Finanzmittelbestand am 31. Dezember⁹	/4.21/	22.854	7.372

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² Die Einnahmen aus Abgängen von Sachanlagevermögen in Höhe von 1.590 TEUR wurden im Vorjahr unter dem Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit unter den Einnahmen aus Abgängen von Anlagevermögen ausgewiesen

³ In den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 246.000 TEUR (2024: 240.000 TEUR) enthalten.

⁴ In den Auszahlungen für Tilgung von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Auszahlungen für Tilgung der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 70.000 TEUR (2024: 40.000 TEUR) enthalten.

⁵ Darin enthalten sind Einzahlungen aus der Aufnahme der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 100.000 TEUR (Q4 2024: 0 TEUR) sowie Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzierungen von verbundenen Unternehmen in Höhe von 220.000 TEUR (2024: 0 TEUR).

⁶ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlaghäufigkeit.

⁷ Der Finanzmittelbestand besteht zum 1. Januar 2024 ausschließlich aus Bankguthaben (5.187 TEUR).

⁸ Der Finanzmittelbestand besteht zum 1. Januar 2025 aus Bankguthaben (8.077 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-706 TEUR).

⁹ Der Finanzmittelbestand besteht zum 31. Dezember 2025 ausschließlich aus Bankguthaben (22.854 TEUR).

C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2025

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	gesetzl. Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2025	20.612	135.045	12.979	3.857	22.024	194.518	-6.073	188.443
Konzernergebnis	-	-	-	-	21.389	21.389	-	21.389
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	4	71	74	2.673	2.747
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-	-	-	-
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-
31.12.2025	20.612	135.045	12.979	3.861	43.483	215.981	-3.401	212.579

	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	gesetzl. Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2024	20.612	135.045	12.979	4.189	63.077	235.902	2.287	238.189
Konzernergebnis	-	-	-	-	-39.208	-39.208	-	-39.208
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-331	10	-321	-8.361	-8.682
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-1.855	-1.855	-	-1.855
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-
31.12.2024	20.612	135.045	12.979	3.857	22.024	194.518	-6.073	188.443

siehe auch Konzernanhang \4.22\ bis \4.24\

C.5 – Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben	95
1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	95
1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss	95
2. Konsolidierung	97
2.1 Konsolidierungskreis	97
2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises	98
2.3 Konsolidierungsgrundsätze	98
2.4 Fremdwährungsumrechnung	99
3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	100
3.1 Gewinn- und Verlustrechnung	100
3.2 Aktiva	102
3.3 Passiva	107
3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	108
4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses	111
4.1 Gewinn- und Verlustrechnung	111
4.2 Bilanz	117
4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten	127
5. Sonstige Angaben	136
5.1 Segmentinformationen	136
5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	137
5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	137
5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns	142
5.5 Nachtragsbericht	142
5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG	143
5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17	143

1. Allgemeine Angaben

1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

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 Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Satzungsmäßiger Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist (a) die Durchführung von Leasinggeschäften über Kraftfahrzeuge und sonstige Straßen- und Landfahrzeuge unter Einschluss von E-Bikes und Fahrrädern (nachfolgend zusammenfassend „Fahrzeuge“) und Fahrzeugzubehör als Leasinggeber; (b) die Durchführung sonstiger entgeltlicher Gebrauchsüberlassungen von Fahrzeugen; (c) die Verwaltung von Fahrzeugflotten und Fahrzeugzubehör (Fuhrparkmanagement); (d) die Vermittlung von Kaufverträgen, Leasingverträgen, entgeltlichen Gebrauchsüberlassungsverträgen sowie Versicherungen betreffend Fahrzeuge und fahrzeugbezogene Waren; (e) die Verwertung von Fahrzeugen und der Handel mit Fahrzeugen, Ersatzteilen, Schmier-, Kraft- und Betriebsstoffen sowie Fahrzeugzubehör; (f) die Erbringung und Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen und fahrzeugbezogenen Dienstleistungen; sowie (g) der Verkauf und Vertrieb von Online-Werbeflächen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, alle Geschäfte und Maßnahmen vorzunehmen, die mit den vorstehenden Tätigkeitsgebieten im Zusammenhang stehen oder sonst geeignet sind, dem Gesellschaftszweck unmittelbar oder mittelbar zu dienen.

Die Gesellschaft kann Zweigniederlassungen und Betriebsstätten im In- und Ausland errichten, andere Unternehmen im In- und Ausland gründen, erwerben oder sich an ihnen beteiligen sowie solche Unternehmen im In- und Ausland gründen, erwerben oder sich an ihnen beteiligen sowie solche Unternehmen leiten. Die für die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft geltenden Grenzen, gelten dabei auch für die Geschäftstätigkeit von Tochter- und Beteiligungsunternehmen.

Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, ihre Tätigkeit ganz oder teilweise mittelbar durch Tochter- oder Beteiligungsunternehmen auszuüben. Die Gesellschaft ist insbesondere berechtigt, ihren Betrieb ganz oder teilweise Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu überlassen sowie ganz oder teilweise auf Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu übertragen. Die Gesellschaft kann ihre Tätigkeit auf einen

oder einzelne genannte Gegenstände beschränken, auch auf die Tätigkeit einer Holdinggesellschaft und/oder auf die Verwaltung sonstigen eigenen Vermögens.

Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von 20.611.593,00 Euro auf. Es ist verteilt in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien. Bei den Aktien handelt es sich um nennwertlose Stückaktien. Das Kapital ist voll eingezahlt.

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) mit Sitz in Frankfurt am Main hält knapp über 92% der Stammaktien und Stimmrechte an der Allane SE und ist damit der größte Anteilseigner und Mutterunternehmen der Allane SE. Die HCBE ist eine Tochtergesellschaft der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und eine Beteiligung der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea. Diejenige Muttergesellschaft und oberste Konzerngesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Banco Santander S.A., Santander, Spanien. Dieser Konzernabschluss wurde bis einschließlich des Geschäftsjahres 2021 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Die Konzernabschlüsse der Banco Santander S.A. für die nachfolgenden Geschäftsjahre sind in englischer Sprache bei der Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) veröffentlicht.

1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss

Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2025 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag geltenden 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 Konzernabschluss wurde auf Grundlage der historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten aufgestellt. Davon ausgenommen sind bestimmte Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag angesetzt wurden. Entsprechende Erläuterungen erfolgen in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt; das Gesamtergebnis wird im „Two Statement Approach“ dargestellt.

Die Konzernwährung der Allane SE ist Euro (EUR). Die Darstellung der Beträge im Konzernabschluss erfolgt, sofern

nicht anders angegeben, in Tausend Euro (TEUR). Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Konzernabschluss nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen. Aus dem gleichen Grund kann es sein, dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

Die folgenden Neuerungen, Änderungen und Überarbeitungen der IFRS wurden, sofern anwendbar, zum 1. Januar 2025 von der Allane Mobility Group übernommen:

- Änderung an IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants;
- Änderung an IFRS 16 – Leasingverbindlichkeiten bei Sale-and Leaseback-Transaktionen;
- Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarung

Die Übernahme hatte keinen oder keinen wesentlichen Effekt auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Allane Mobility Group.

Die folgenden neuen bzw. geänderten Standards/ Interpretationen wurden vom IASB bereits verabschiedet, sind aber noch nicht verpflichtend in Kraft getreten. Die Gesellschaft hat die Regelungen nicht vorzeitig angewendet:

Standard/Interpretation	Erläuterung	Übernahme EU- Kommission	Anzuwenden ab
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	Ja	01.01.2026
Änderungen an IAS 7, IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9 und IFRS 10	Jährliche Verbesserung an den IFRS - Band 11	Ja	01.01.2026
IFRS 18	Darstellung und Angabe im Abschluss	Nein	01.01.2027
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	Nein	01.01.2027
Änderungen an IAS 21	Umrechnung einer nicht-hochinflationären funktionalen Währung in eine hochinflationäre Darstellungswährung	Nein	01.01.2027

Aus der Anwendung der weiteren veröffentlichten neuen bzw. geänderten Standards und Interpretationen werden für das Geschäftsjahr 2026 keine wesentlichen Auswirkungen erwartet. Für die folgenden Geschäftsjahre werden die Auswirkungen auf die Allane Mobility Group analysiert.

Es ist derzeit nicht geplant, neue bzw. geänderte Standards und Interpretationen vorzeitig anzuwenden.

Die Allane Mobility Group 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 Basis der Analyse der von der Santander Gruppe erhaltenen Informationen zum Ergebnis, dass der effektive Steuersatz von Pillar 2 in allen Märkten (operativen Jurisdiktionen) der Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2025 über 16 % liegt (2024: über 15 %) und damit in den Anwendungsbereich des Safe

Harbour fällt. Daher ergibt sich im Geschäftsjahr 2025 keine Steuerbelastung aus der Pillar-2-Gesetzgebung.

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

2. Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis leitet sich aus der Anwendung von IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ und IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ ab.

Die Allane SE fungiert als operative Leasinggesellschaft und ist die Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie hält Beteiligungen von jeweils 100% an folgenden Tochtergesellschaften, die im Konzernabschluss vollkonsolidiert werden:

- Allane Location Longue Durée SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich
- Allane Mobility Consulting AG, Urdorf/Schweiz
- Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp/Niederlande
- Allane Mobility Consulting GmbH, Garching bei München/Deutschland
- Allane Services GmbH & Co. KG, Rostock/Deutschland
- Allane Schweiz AG, Urdorf/Schweiz
- Allane G.m.b.H., Vösendorf/Österreich
- autohaus24 GmbH, Garching bei München/Deutschland
- One Mobility Management GmbH, Garching bei München/Deutschland

Die Gesellschaft Isar Valley S.A., Luxemburg, an der die Allane Mobility Group einen Kapitalanteil von 0% hält, wird gemäß IFRS 10 aufgrund der Beherrschung in den Konsolidierungskreis einbezogen. Eine Beherrschung besteht, da die Allane Mobility Group aufgrund der Ausgestaltung der Isar Valley S.A. Verfügungsgewalt über deren maßgeblichen Tätigkeiten hat und die geschäftlichen Tätigkeiten wie z.B. die nachträgliche Anpassung des Forderungspools und der Clean-up Call der Isar Valley, Luxemburg von der Allane Mobility Group abhängig sind. Zudem ist die Allane Mobility Group hieraus variablen Rückflüssen ausgesetzt, die sie beeinflussen kann. Die Isar Valley S.A. (Luxemburg) ist eine strukturierte Einheit im Sinne des IFRS 12; der Konzern übt aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung beherrschenden Einfluss aus, sodass die Angabepflichten nach IFRS 12.14–12.17 einschlägig sind. Aus der Transaktionsstruktur ergeben sich Mechanismen, die

finanzielle oder sonstige Unterstützung auslösen können, insbesondere Deemed Collections: Ausgleichszahlungen des Verkäufers/Serviceers bei nicht konformen Forderungen, Verletzungen vertraglicher Zusicherungen, Servicing Fehlern, Versicherungsereignissen oder Modifikationen der zugrunde liegenden Leasingverträge, um wirtschaftliche Nachteile innerhalb der Einheit zu neutralisieren. Der Konzern leistet über ein nachrangiges Darlehen einen wesentlichen Finanzierungsbeitrag; die Finanzierung ist in Senior und Subordinated Anteile aufgeteilt (zuletzt 70,2% Senior, 29,8% Subordinated). Vertragsbedingungen zur Emission oder Erhöhung von Notes können zusätzliche Mittelabrufe erforderlich machen. Ein weiteres Risiko ergibt sich aus der vertraglichen Rücknahme /Ankaufmechanik für Leasingfahrzeuge: Die Einheit kann Fahrzeuge zu kalkulierten Restwerten an den Konzern veräußern; bei ungünstigen Marktbedingungen können Verluste entstehen, wenn diese Restwerte über den realisierbaren Erlösen liegen. Ein Trigger Framework auf Basis von Delinquency /Default Kennzahlen und Konzentrationslimiten steuert die Cashflows. Bei Schwellenwertüberschreitungen werden nachrangige Zahlungen im Waterfall blockiert; wiederholte Überschreitungen können ein Termination Event auslösen. Verstöße gegen bestimmte Limitierungen können zudem den Ankauf weiterer Vermögenswerte untersagen. Je nach Auslöser können dadurch die genannten Unterstützungspflichten aktiviert werden. Im Berichtsjahr wurden keine freiwilligen Unterstützungsleistungen erbracht; es gab keine Fälle, in denen freiwillige Unterstützung zur Konsolidierung zuvor nicht konsolidierter strukturierter Einheiten führte. Der Konzern beabsichtigt derzeit nicht, der Isar Valley S.A. freiwillig Unterstützung zu gewähren.

Des Weiteren hält der Konzern Beteiligungen an folgenden Gesellschaften, die aufgrund ihrer geringen Geschäftstätigkeit nicht in den Konzernabschluss einbezogen wurden, da sie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie des Cashflows der Allane Mobility Group von untergeordneter Bedeutung sind. Der Umsatz der Gesellschaften liegt zusammen unter 1% des Konzernumsatzes.

Liste des Anteilsbesitz

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Umsatzerlöse	Jahres- ergebnis
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH	Vösendorf/Österreich	-1.479.360,26 EUR	100,0%	114.254 EUR	-304.379 EUR
Allane Mobility Consulting SARL	Rueil-Malmaison/Frankreich	-2.159.290 EUR	100,0%	120.983 EUR	-212.227 EUR
Allane Service Verwaltungs GmbH	Rostock/Deutschland	30.187 EUR	100,0%	0 EUR	1.114 EUR

Die Allane Mobility Consulting SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich hat ihren operativen Geschäftsbetrieb zum 31. Dezember 2024 eingestellt, bleibt jedoch über den Bilanzstichtag hinaus weiterhin als rechtliche Konzernbeteiligung bestehen.

Die Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp/Niederlande wurde am 28. Januar 2026 mit Wirkung zum 31. Dezember 2025 aus dem Handelsregister gelöscht. Die Liquidation erfolgte zum 31. Dezember 2025. Es ergaben sich aus diesem Sachverhalt keine quantifizierbaren Auswirkungen auf den Konzernabschluss 2025.

Die Allane Services GmbH & Co. KG, Rostock, ist nach §264b HGB von der Pflicht zur Aufstellung und Offenlegung eines Jahresabschlusses nach den für Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften befreit.

2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Gegenüber dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 haben sich zum Stichtag 31. Dezember 2025 keine Änderungen im Konsolidierungskreis der Allane Mobility Group ergeben. Nach dem Stichtag wird die Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp/Niederlande aufgrund der Liquidation aus dem Konsolidierungskreis entfallen.

2.3 Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Einzelabschlüsse werden einheitlich nach den für die Allane Mobility Group geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 aufgestellt. Soweit erforderlich, werden die Jahresabschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen an die im Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, über die der Konzern Rechte besitzt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu steuern. Maßgebliche Tätigkeiten sind jene, welche die Profitabilität der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist daher gegeben, wenn der Konzern variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und diese Rückflüsse durch seine Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten beeinflussen kann. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit dabei auf einer mittel- oder un-mittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Allane SE. Die Einbeziehung beginnt mit dem Zeitpunkt, ab dem die Beherrschung vorliegt, und endet, sobald diese entfällt.

Die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen erfolgt gemäß IFRS 3, und werden demnach nach der Erwerbsmethode („Acquisition Method“) bilanziert. Erworbene Vermögenswerte und Schulden sind dabei mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen. Der positive Unterschiedsbeitrag zwischen den Anschaffungskosten (übertragene Gegenleistung) und dem anteiligen beizulegenden Zeitwert des Nettovermögens wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig, zumindest einmal jährlich, einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Die übertragene Gegenleistung umfasst hauptsächlich den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Vermögenswerte (beispielsweise Nominalwerte von Zahlungsmitteln). Erwerbsbezogene Kosten werden als Aufwand erfasst, wenn sie anfallen.

Die im Rahmen des Unternehmenserwerbs mit ihrem beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerte und Schulden werden über die jeweilige Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben [siehe 3.2 Aktiva unter 3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden]. Ist die Nutzungsdauer unbestimmt, wird ein eventueller Abwertungsbedarf analog zum Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt.

Beim Erwerb wesentlicher Teile eines Unternehmens („Asset Deal“), ohne dass es zu einem Anteilerwerb kommt, ist IFRS 3 wie oben beschrieben anzuwenden, sofern nicht lediglich ein Vermögenswert oder eine Gruppe von Vermögenswerten, sondern ein Geschäftsbetrieb („Business“) erworben wird. Ein Geschäftsbetrieb umfasst den Ressourceneinsatz und

darauf anzuwendende Verfahren, die Leistungen erbringen können.

Gemeinschaftsunternehmen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 11 sowie des IAS 28 nach der At-Equity-Methode bilanziert.

Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert - mit Ausnahme der Fremdwährungseffekte aus konzerninternen Forderungen. Maßgebliche Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet.

2.4 Fremdwährungsumrechnung

Die Umrechnung der Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Tochterunternehmen erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Da die Tochtergesellschaften ihre Geschäfte in den jeweiligen Märkten eigenständig betreiben, ist die verwendete funktionale Währung die jeweilige Landeswährung. So werden die Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs am Bilanzstichtag umgerechnet, das Eigenkapital hingegen zu historischen Kursen. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zu Jahresdurchschnittskursen. Der sich gegenüber dem Stichtagskurs ergebende Differenzbetrag wird im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung ausgewiesen. Ein aus dem Erwerb eines ausländischen Geschäftsbetriebs resultierender Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden werden als Vermögenswerte oder Schulden des ausländischen Geschäftsbetriebs behandelt und zum Stichtagskurs umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden in der Rücklage aus der Währungsumrechnung erfasst.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse im Verhältnis zum Euro ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Währungskurse

	31.12.2025	Stichtagskurs 31.12.2024	Durchschnittskurs 2025	Durchschnittskurs 2024
Schweizer Franken	0,931	0,941	0,937	0,953

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

3.1 Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz

Die Allane Mobility Group tritt gegenüber ihren Kunden im Wesentlichen als Leasinggeber von als Operate Lease klassifizierten Leasingverhältnissen auf. Bei Leasingbeginn prüft die Allane Mobility Group alle notwendigen Kriterien nach IFRS 16, um die entsprechende Klassifizierung des Leasingverhältnisses vorzunehmen. Die hieraus resultierenden Leasingerlöse werden zeitanteilig über die Laufzeit des jeweiligen Leasingverhältnisses erfasst. Sonstige Umsatzerlöse werden zum Wert der erhaltenen Zahlungen oder zu erhaltenden zukünftigen Zahlungen bewertet und stellen die Beträge dar, die für Güter und Dienstleistungen im normalen Geschäftsablauf zu erwarten sind. Beträge, die bei Beginn des Leasingverhältnisses als Mietsonderzahlung vereinbart wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst.

Obwohl die überwiegende Mehrheit der Leasingverhältnisse als Operate Lease klassifiziert wird, vereinbart der Konzern auch Leasingverhältnisse, die als Finance Lease klassifiziert werden, da im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Dabei werden die Finanzerträge über die Laufzeit des Leasingverhältnisses auf einer planmäßigen Grundlage verteilt. Die Leasingzahlungen der Berichtsperiode werden mit der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis verrechnet, um sowohl den Nominalbetrag als auch den noch nicht realisierten Finanzertrag zu reduzieren. Aus Finance Leases zu erhaltende Beträge werden als Forderungen entsprechend den durch den Konzern getätigten Nettoinvestitionen angesetzt und in der Folge unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Einnahmen aus Finance Leases werden in Zinszahlung und Tilgung der Forderung aufgeteilt. Nur der Zinsanteil wird ertragswirksam im Finanzertrag vereinnahmt.

Grundsätzlich unterscheidet die Allane Mobility Group bei der Erlöserfassung gemäß IFRS 15 inwieweit sie im zugrundeliegenden Vertragsverhältnis als Prinzipal (Leistungsverpflichtung wird durch Allane eingegangen, Erlöserfassung auf Bruttobasis) oder als Agent (Allane wird beauftragt

Leistungsverpflichtung einzugehen, Erlöserfassung auf Nettobasis) auftritt. Im Falle der Erfassung als Prinzipal erfolgt die Erlöserfassung mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums (Übertrag der Verfügungsmacht), wenn die Höhe der Erlöse sowie die noch anfallenden Kosten verlässlich bestimmt werden können und ein Nutzenzufluss vom Käufer wahrscheinlich ist. Im Falle der Erlöserfassung als Agent führt nur die hierfür im Austausch für die Beauftragung vereinbarte Gebühr oder Provision zur Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Unterscheidung zwischen der Erlöserfassung als Prinzipal oder Agent wird durch die Allane Mobility Group im Wesentlichen bei der Erfassung von Full-Servicedienstleistungen (Geschäftssegmente **Fleet Leasing, Online Retail** und **Flottenmanagement**) sowie bei der Erfassung von Verkaufserlösen von Kundenfahrzeugen (Geschäftssegment Flottenmanagement) durchgeführt. Bei der Erfassung von Full-Service-Dienstleistungen werden in den Geschäftssegmenten **Fleet Leasing** und **Online Retail** die Komponenten „Treibstoffe“, „Kfz-Steuer und Rundfunkbeiträge“ und „Ersatzfahrzeuge“, sowie im Geschäftssegment **Flottenmanagement** die Komponenten „Treibstoffe“, „Schadenmanagement“, „Wartung und Verschleiß“, „Reifen“, „Kfz-Steuer und Rundfunkbeiträge“, „Ersatzfahrzeuge“ und „Logistik“, die zuvor als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wurden, als Agent (Nettobasis) erfasst. Die Servicekomponenten, deren Abrechnung im Rahmen eines Pauschalvertrags erfolgt werden, werden aufgrund des Leistungsversprechens und der Preisfestsetzung durch die Allane Mobility Group weiterhin als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Darüber hinaus hat die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2024 mit der Vermarktung von Leasingrückläufern Dritter begonnen. Das sogenannte „Remarketing as a Service“ fokussiert sich bislang exklusiv auf Leasingrückläufer der Muttergesellschaft Hyundai Capital Bank Europe GmbH, wobei die Allane Mobility Group größtenteils in der Rolle des Agenten auftritt. Daher erfasst sie daraus ausschließlich Provisionen aus der Vermittlung von Leasingrückläufern in der Gewinn- und Verlustrechnung. Für die Fälle in denen die Allane Mobility Group als Prinzipal auftritt und die zuvor ins Eigentum übergegangenen Fahrzeuge in eigenem Namen und auf eigene Rechnung vermittelt, erfolgt die Erlöserfassung mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums (Übertrag der Verfügungsmacht) an den Käufer.

Die Erlösrealisierung von Servicekomponenten im Rahmen eines Full-Service-Vertrags mit Kunden, beispielsweise für

Wartungs- und Reifenwechselfeldienstleistungen, wird durch die Allane Mobility Group zeitpunktbezogen vorgenommen. Sie erfolgt dann, wenn die konkrete Servicedienstleistung erbracht wird. Bis zum Zeitpunkt des Anfalls der Serviceleistung werden die Zahlungen des Kunden als Vertragsverbindlichkeit (erhaltene Anzahlung) ausgewiesen. Bei den Full-Service-Leistungen „Wartung und verschleißbedingter Reifenersatz“ fällt die konkrete Leistung erfahrungsgemäß erst zu einem späteren Zeitpunkt innerhalb der Vertragslaufzeit an, da die Allane Mobility Group hauptsächlich Neuwagenleasing betreibt. Je später die Full-Service-Leistungen erbracht werden, desto größer wird die erfasste Vertragsverbindlichkeit.

Finanzergebnis

In der Position „Finanzergebnis ausgewiesene Zinserträge und -aufwendungen“ werden periodengerecht unter Berücksichtigung der ausstehenden Darlehenssumme und des anzuwendenden Zinssatzes abgegrenzt. Dabei findet die Effektivzinsmethode Anwendung.

Derivate und Sicherungsbeziehungen

Der Konzern setzt derivative Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins- und Währungsrisiken ein. Diese umfassen insbesondere Zinsderivate zur Absicherung variabler Zahlungsströme sowie Währungsderivate zur Absicherung konzerninterner Fremdwährungspositionen.

Derivative Finanzinstrumente werden bei der erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert angesetzt und in der Folge zu jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Zinsderivaten erfolgt unter Anwendung anerkannter Bewertungsverfahren durch Abzinsung der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme auf Basis aktueller Zinsstrukturkurven. Die bilanzielle Behandlung von Wertänderungen hängt davon ab, ob die Derivate in eine Sicherungsbeziehung designiert sind.

Der Konzern designiert Zinsderivate als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Cashflow-Hedge-Beziehungen gemäß IFRS 9. Diese Sicherungsbeziehungen dienen der Absicherung von Zahlungsströmen variabel verzinslicher Verbindlichkeiten im Rahmen des Asset-Backed-Securities-Programms. Die entsprechenden Derivate werden unter den langfristigen sonstigen Vermögenswerten bzw. langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Zum Zeitpunkt der Designation dokumentiert der Konzern die Sicherungsbeziehung formal. Die Dokumentation

umfasst insbesondere die Identifikation von Sicherungsinstrument und gesichertem Grundgeschäft, das abgesicherte Risiko sowie die Risikomanagementziele und -strategien. Darüber hinaus wird sowohl initial als auch fortlaufend beurteilt, ob eine wirtschaftliche Beziehung zwischen Sicherungsinstrument und Grundgeschäft besteht und die Anforderungen an die Effektivität der Sicherungsbeziehung erfüllt sind.

Die Risikomanagementstrategie des Konzerns zielt grundsätzlich auf ein Hedge Ratio von 1,0 ab, welches auch zum Bilanzstichtag vorlag. Zu deren Sicherstellung findet monatlich ein Rebalancing der Sicherungsinstrumente statt. Die Festlegung des Hedge Ratios erfolgt auf Basis der prospektiven Effektivitätsbeurteilung unter Anwendung der Critical Terms Match Methode. Ergänzend wird zur Kontrolle der Effektivität die kumulative Dollar Offset Methode (retrospektiv) herangezogen.

Wertänderungen von als Cashflow-Hedges designierten derivativen Finanzinstrumenten werden im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital angesammelt. Die kumulierten Beträge werden in denjenigen Perioden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert, in denen das gesicherte Grundgeschäft das Ergebnis beeinflusst, und in der entsprechenden GuV-Position ausgewiesen.

Die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen wird beendet, wenn das Sicherungsinstrument ausläuft, veräußert oder beendet wird oder die Voraussetzungen für die Anwendung des Hedge Accounting nicht mehr erfüllt sind. Im Rahmen des Asset-Backed-Securities-Programms können in Einzelfällen vorzeitige Rückzahlungen auftreten. In solchen Fällen werden Sicherungsbeziehungen bei Bedarf angepasst oder beendet, um eine Übersicherung zu vermeiden.

Währungsderivate zur Absicherung konzerninterner, auf Schweizer Franken lautender Forderungen werden nicht in Sicherungsbeziehungen designiert. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Instrumente werden unmittelbar erfolgswirksam erfasst.

Ertragsteuern

Aufwendungen aus Ertragsteuern stellen die Summe des laufenden Steueraufwands und der latenten Steuern dar.

Der laufende Steueraufwand wird auf Basis des zu versteuernden Einkommens für das Jahr ermittelt. Das zu versteuernde Einkommen unterscheidet sich vom Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund von Erträgen und Aufwendungen, die erst in späteren Jahren oder niemals steuerbar bzw. steuerlich abzugsfähig sind.

Latente Steuern sind die erwarteten Steuerbelastungen bzw. -entlastungen aus den Differenzen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im Konzernabschluss und dem Wertansatz bei der Berechnung des zu versteuernden Einkommens. Darüber hinaus werden latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge insoweit angesetzt, als ihre Realisierung durch künftig zu versteuernde Ergebnisse wahrscheinlich ist.

Im Einklang mit der in IAS 12 „Ertragsteuern“ dargelegten bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode werden latente Steuern für alle temporären Differenzen angesetzt, die aus der Abweichung von Wertansätzen zwischen Vermögenswerten und Schulden im Vergleich zur entsprechenden Steuerbasis resultieren. Latente Steueransprüche werden dabei nur erfasst, soweit hinreichend wahrscheinlich ist, dass steuerbare Gewinne zur Verfügung stehen, für welche die abzugsfähigen temporären Differenzen genutzt werden können.

Der Buchwert der latenten Steueransprüche wird zu jedem Abschlussstichtag geprüft und im Wert gemindert, falls es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass genügend zu versteuerndes Einkommen zur Verfügung steht, um den Anspruch vollständig oder teilweise zu realisieren.

Latente Steuern werden auf Basis der erwarteten Steuersätze und der Steuergesetze ermittelt, die zum Zeitpunkt der Erfüllung der Schuld oder der Realisierung des Vermögenswertes voraussichtlich Geltung haben werden. Bis zur Verabschiedung von Steuergesetzänderungen werden dabei die aktuell geltenden Steuersätze zugrunde gelegt.

Latente Steuern werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nur wenn sie ergebnisneutrale Sachverhalte betreffen, werden sie ergebnisneutral im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital erfasst. Latente Steueransprüche und Steuerschulden werden nur gegeneinander aufgerechnet, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steueransprüche und Steuerschulden besteht, die sich auf Einkommensteuern

beziehen, welche von derselben Steuerbehörde erhoben werden, und wenn der Konzern beabsichtigt, seine tatsächlichen Steueransprüche und Steuerschulden saldiert zu begleichen.

3.2 Aktiva

Geschäfts- oder Firmenwert

Der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultierende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu Anschaffungskosten abzüglich ggf. erforderlicher Wertminderungen bilanziert und ist gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung wird der Geschäfts- oder Firmenwert bei Erwerb auf jene Zahlungsmittel generierenden Einheiten (oder Gruppen davon) des Konzerns aufgeteilt, von denen erwartet wird, dass sie einen Nutzen aus den Synergien des Zusammenschlusses ziehen können. Die Geschäfts- und Firmenwerte wurden auf Ebene der Geschäftsbereiche unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsaspekten überprüft. Sofern diese keine Umsatzerlöse gegenüber Dritten erzielt haben, wurde die Wertminderungsprüfung auf Segmentebene durchgeführt, dem der Geschäfts- oder Firmenwert zugeordnet ist. Die Wertminderungsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Autohaus24 GmbH und der im Geschäftsjahr 2020 erworbenen wesentlichen Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching bei München, sowie der diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnenden Vermögenswerte und Verträge wurde unter Berücksichtigung des Geschäftsbereichs Leasing der Allane SE als zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU) durchgeführt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheiten, denen ein Teil des Geschäfts- oder Firmenwertes zugeteilt wurde, sind mindestens jährlich auf eine Wertminderung hin zu prüfen. Wenn der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit kleiner ist als der Buchwert der Einheit, ist der Wertminderungsaufwand zunächst dem Buchwert des der Einheit zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwertes und dann anteilig den anderen Vermögenswerten auf Basis des Buchwertes jedes Vermögenswertes innerhalb der Einheit zuzuordnen. Dabei ist der erzielbare Betrag der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

Wertminderungen des Geschäfts- oder Firmenwertes werden direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein für den Geschäfts- oder Firmenwert erfasster

Wertminderungsaufwand darf in künftigen Perioden nicht aufgeholt werden.

Basis des jährlich vorgenommenen Werthaltigkeitstests ist die vom Management erstellte Planung der Zahlungsmittel generierenden Einheit. Die Planungsprämissen zur Ermittlung des Nutzungswerts werden dabei jährlich an die aktuellen Marktverhältnisse sowie an die Ertragslage der Gesellschaft angepasst. Das verwendete Modell für den Werthaltigkeitstest basiert auf dem Discounted Cashflow-Verfahren unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung und einem Wachstumsfaktor von 1% bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (als gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten, WACCs, Angaben vor Steuern und Wachstumsabschlag) lagen zum Zeitpunkt der unterjährigen Bewertung zwischen 5,5 % und 5,2 % (Vorjahr: 7,0 %). Im Geschäftsjahr 2025 hat die Allane Mobility Group den Wertminderungstest wie im Vorjahr zum 30. September durchgeführt. Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen. Eine Sensitivitätsanalyse wurde für wesentliche Bewertungsparameter durchgeführt. Selbst bei einer Erhöhung des Diskontierungssatzes auf 7,5 % und einer gleichzeitigen Reduktion der langfristigen Wachstumsrate auf 0,5 % übersteigt der erzielbare Betrag weiterhin deutlich den Buchwert der zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Die Allane Mobility Group ist der Ansicht, dass keine vernünftigerweise denkbare Veränderung der Grundannahmen, auf denen die Bestimmung des erzielbaren Betrags basiert, dazu führen würde, dass der kumulierte Buchwert der zahlungsmittel generierenden Einheit deren kumulierten erzielbaren Betrag übersteigt.

Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte enthalten erworbene und selbsterstellte Software sowie gegebenenfalls geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte.

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen erfasst. Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden nur bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nach IAS 38 mit ihren Herstellungskosten aktiviert. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte erfolgen planmäßig linear über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren. Immaterielle Vermögenswerte werden gemäß IAS 36 jährlich

einem Impairment-Test auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit unterzogen und, sofern kein Nutzen für die zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht, gegebenenfalls auf den niedrigen beizulegenden Zeitwert außerplanmäßig abgeschrieben.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und erfasster Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt derart, dass die Anschaffungskosten von Vermögenswerten über deren erwartete Nutzungsdauer linear abgeschrieben werden. Die erwarteten Nutzungsdauern, Restwerte und Abschreibungsmethoden werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und sämtliche notwendige Schätzungsänderungen prospektiv berücksichtigt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen für den wesentlichen Teil der Vermögenswerte folgende konzerneinheitlich festgelegten Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauer	Zeitraum
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 25 Jahre

Sachanlagen werden bei Abgang oder dann, wenn kein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen mehr aus der fortgesetzten Nutzung des Vermögenswerts erwartet wird, ausgebucht. Der sich aus dem Verkauf oder der Stilllegung einer Sachanlage ergebende Gewinn oder Verlust bestimmt sich als Differenz zwischen dem Veräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswertes und wird erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Abschlussstichtag überprüft der Konzern die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie des Leasingvermögens, um festzustellen, ob es Anhaltspunkte für eine eingetretene Wertminderung dieser Vermögenswerte gibt. Liegen entsprechende Anhaltspunkte vor, wird auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit ein Impairment Test durchgeführt, und gegebenenfalls, sofern kein Nutzen für die Zahlungsmittelgenerierende Einheit besteht, auf den niedrigen, beizulegenden Zeitwert außerplanmäßig abgeschrieben.

Leasingverhältnisse

Die Allane Mobility Group beurteilt bei Vertragsbeginn, ob ein Vertrag ein Leasingverhältnis begründet oder beinhaltet.

Ein Vertrag ist oder beinhaltet ein Leasingverhältnis, wenn dieser dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren. Die Allane Mobility Group tritt als Leasinggeber und als Leasingnehmer auf.

Allane Mobility Group als Leasinggeber

Leasingverhältnisse werden als Finance Lease klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operate Lease klassifiziert. Die Allane Mobility Group schließt auch Rückkaufvereinbarungen mit den Lieferanten der jeweiligen Fahrzeuge ab. In der Gesamtschau aller Fakten und Bedingungen im Zusammenhang mit der Rückkaufvereinbarung sowie der Nutzung der Fahrzeuge durch die Allane Mobility Group während des Zeitraums vom Erwerb bis hin zur endgültigen (Eigen-)Vermarktung der Fahrzeuge, behält die Allane Mobility Group wesentliche mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken.

Die Allane Mobility Group verleast Vermögenswerte als Operate Leases, die zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte bilanziert werden. Die Dauer der planmäßigen Abschreibung entspricht der Leasingvertragsdauer. Die Restwerte orientieren sich dabei an den mit den Lieferanten vertraglich vereinbarten Rückkaufwerten pro Fahrzeugtyp. Soweit keine Rückkaufwerte vereinbart sind, orientiert sich der Restwert am voraussichtlichen Marktwert. Die Schätzung der Restwerte erfordert Annahmen über das Alter und die Laufleistung des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Veräußerung sowie die Marktgegebenheiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Das daraus folgende Marktpreisrisiko wird von der Allane Mobility Group regelmäßig durch die Schätzung der Restwerte und Anpassung der Abschreibungen überprüft. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Außerplanmäßige Abschreibungen werden im Einzelfall vorgenommen, wenn der Buchwert eines Fahrzeugs den voraussichtlich erzielbaren Nutzen 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“). Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der Differenz vorgenommen. Die

Werthaltigkeitsprüfung basiert auf unternehmensinternen Prognosen zur zukünftigen Entwicklung sowie marktüblichen Abzinsungssätzen und berücksichtigt sowohl externe als auch interne Informationen über potenzielle Wertminderungen. Gemäß IFRS 16 wird das Leasingvermögen unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswertes der Fahrzeuge im Leasingvermögen und der daraus resultierenden Bestimmung eines außerplanmäßigen Abschreibungsbedarfs (Impairment) verwendet der Vorstand Annahmen und Schätzungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung des Leasingvermögens haben. Dies betrifft im Wesentlichen die Festlegung des Diskontierungszinssatzes für die Ermittlung der Nutzungswerte sowie die erwarteten Verwertungskanäle für die Fahrzeugrückläufer, insbesondere für Elektrofahrzeuge im Segment **Captive Leasing**.

Zum Abschlussstichtag wurde ein Diskontierungszinssatz von 3,73 % für die Berechnung zugrunde gelegt. Eine Absenkung um 0,5 Prozentpunkte würde die außerplanmäßige Abschreibung um 3,0 Mio. Euro reduzieren, während eine Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte zu einer zusätzlichen Abschreibung von 3,2 Mio. Euro führen würde.

Darüber hinaus wird im Segment **Captive Leasing** eine Vermarktung von 28 % der Elektrofahrzeuge über eigene Endkundenkanäle angenommen. Eine Reduktion dieser Quote um 5,0 Prozentpunkte würde die außerplanmäßige Abschreibung um 1,1 Mio. Euro erhöhen; eine Erhöhung um 5,0 Prozentpunkte würde sie entsprechend um 1,1 Mio. Euro verringern.

Bei als Finance Lease durch die Allane Mobility Group als Leasinggeber verleasten Vermögenswerten erfolgt die Aktivierung des Barwerts der vertraglich vereinbarten Zahlungen unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten. Die Leasingzahlungen werden so in Zinszahlungen und Tilgungen der Leasingforderung aufgeteilt, dass eine konstante periodische Verzinsung der Forderung erzielt wird. Nur der Zinsanteil wird ertragswirksam vereinnahmt.

Enthält ein Vertrag sowohl Leasing- als auch Nicht-Leasingkomponenten, wendet die Allane Mobility Group die entsprechenden Regelungen des IFRS 15 zur Verteilung der Vergütung auf die einzelnen Komponenten an.

Sale-and-Leaseback

Die Allane Mobility Group bietet als Käufer/Leasinggeber auch Sale-and-Leaseback-Transaktionen an, die jedoch ausschließlich im Rahmen eines Operate-Leasing-Verhältnisses angeboten werden. Somit erfolgen der Erwerb und die anschließende Bilanzierung des Vermögenswerts durch die Allane Mobility Group als Leasinggeber. Die Vermögenswerte aus Operate-Leasing-Verträgen werden planmäßig linear unter Berücksichtigung der vertraglich festgelegten Restwerte über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen. Der entsprechende Impairment-Test wird mindestens einmal jährlich durchgeführt. Dabei wird ermittelt, ob der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag der Vermögenswerte entspricht dem höheren Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten („Fair Value less costs to sell“) und dem Nutzungswert („Value in Use“). Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der Differenz vorgenommen.

Die Allane Mobility Group tritt nicht als Leasingnehmer im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion auf.

Allane Mobility Group als Leasingnehmer

Die Allane Mobility Group ist Vertragspartner als Leasingnehmer in Leasingverhältnissen, die Mietverhältnisse für Grundstücke und Gebäude betreffen. Die Mietverhältnisse haben eine Laufzeit von bis zu 25 Jahren, können jedoch auch Verlängerungsoptionen beinhalten. Für die Bewertung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen wurden die Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Erstanwendung bzw. bei Vertragsbeginn berücksichtigt.

Nutzungsrechte beinhalten zum Zeitpunkt der Erstabgrenzung gemäß IFRS 16 die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Nutzungsrechte werden linear über die Laufzeit des zugrundeliegenden Leasingvertrags abgeschrieben. Den aus den Mietverhältnissen resultierenden, aktivierten Nutzungsrechten liegt folgende Restnutzungsdauer zugrunde:

Nutzungsdauer	Zeitraum
Aktiviert Nutzungsrechte	10 bis 240 Monate

Die Leasingverbindlichkeit wird bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet und mit dem Zinssatz diskontiert, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt. Wenn dieser Zinssatz nicht ohne Weiteres bestimmt werden kann, verwendet die Allane Mobility Group ihren Grenzfremdkapitalzinssatz. Ausgenommen davon sind kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Bei diesen Leasingverhältnissen erfasst die Allane Mobility Group die Leasingzahlungen als Aufwand.

Die Allane Mobility Group hat sich dazu entschieden, für Leasingverträge, die vor dem Erstanwendungszeitpunkt abgeschlossen wurden, nicht erneut daraufhin zu überprüfen, ob sie zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung ein Leasingverhältnis sind oder enthalten, sondern die bisherigen unter IAS 17 und IFRIC 4 getroffenen Einschätzungen beizubehalten.

Einige Mietverträge verfügen über variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind. Anpassungen des Indexes werden in der laufenden Periode als Anpassung der Leasingverbindlichkeiten erfasst, eine Schätzung möglicher Indexanpassungen bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit wird nicht berücksichtigt. Bei den Verträgen mit Verlängerungsoptionen, beinhaltet die zugrunde gelegte geschätzte Laufzeit die Verlängerungszeiträume, da die Standortentscheidung langfristig getroffen wurde. Für Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von zwölf Monaten oder weniger wurde das Wahlrecht in Anspruch genommen, sodass deren Zahlungen linear als Aufwand im Gewinn oder Verlust erfasst werden. Mietverhältnisse von untergeordneter Bedeutung werden als kurzfristige Leasingverhältnisse behandelt. Sonderkündigungsrechte der Allane Mobility Group wurden als nicht wahrscheinlich in der Ausübung eingeschätzt, da die Standortentscheidungen langfristig getroffen wurden.

Vorräte

In der Position Vorräte sind zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge enthalten. Diese werden zu fortgeführten Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten aus dem Anlagevermögen umgegliedert und nicht weiter planmäßig abgeschrieben. Regelmäßig und zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 erfolgt ein Vergleich des Restbuchwerts mit dem geschätzten Nettoveräußerungspreis. Ist letzterer niedriger, erfolgt eine Wertminderung.

Bei der Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes – insbesondere in Deutschland – abhängig. Die am Gebrauchtwagenmarkt direkt verwertbaren Fahrzeuge werden regelmäßigen Werthaltigkeitsprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungswerten und Marktbeobachtungen orientieren. Die Vermarktung dieser Fahrzeuge erfolgt in einem mehrstufigen Prozess. Dabei wird für jedes Fahrzeug der für die Allane Mobility Group wirtschaftlich vorteilhafteste Verwertungskanal ermittelt. Hierfür stehen der Allane Mobility Group insbesondere Online-Auktionsplattformen sowie die eigenen Gebrauchtwagenstandorte zur Verfügung. In geringem Umfang werden zudem mit Händlern oder Herstellern optionale Rückkaufvereinbarungen getroffen, um den Restwert der Fahrzeuge, der den Leasingverträgen zugrunde liegt, teilweise abzusichern.

Der Vorstand der Allane SE verfolgt die politische Diskussion über neue Emissionsvorgaben gemäß der Euro-7-Norm sowie die staatlichen Subventionierungsmaßnahmen für die Elektroantriebstechnologie und deren Auswirkungen auf das zukünftige Geschäft. Dies ist besonders relevant, da die Einführung neuerer Antriebstechnologien die Unsicherheit bei der Festlegung von Fahrzeugrestwerten erhöht.

Ein weiterer Faktor, der das Restwertisiko zusätzlich verstärken kann, ist die Konzentration bestimmter Fahrzeugtypen oder -modelle im Leasingportfolio. So kann eine hohe Konzentration dazu führen, dass sich Veränderungen in den Marktbedingungen, technologische Entwicklungen oder regulatorische Änderungen auf den Gesamtwert des Portfolios auswirken.

Finanzanlagen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte von Allane umfassen insbesondere Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen, sonstige finanzielle Forderungen, Eigenkapitalinstrumente, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie derivative Finanzinstrumente. Finanzielle Vermögenswerte werden angesetzt, sobald Allane einen vertraglichen Anspruch auf den Erhalt von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten gegenüber einer anderen Partei erwirbt.

Die Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt gemäß den Vorschriften des IFRS 9 Financial Instruments und basiert sowohl auf dem Geschäftsmodell, in dem die

Vermögenswerte gehalten werden, als auch auf der Struktur der vertraglichen Zahlungsströme der jeweiligen Instrumente. Die Bestimmung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene unter Berücksichtigung der strategischen Zielsetzung des Managements sowie historischer Transaktionsmuster. Die Analyse der Zahlungsströme erfolgt auf Ebene der einzelnen Finanzinstrumente.

Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich zum Erfüllungstag bilanziert. Der erstmalige Ansatz erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, gegebenenfalls zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Transaktionskosten im Zusammenhang mit finanziellen Vermögenswerten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden unmittelbar aufwandswirksam erfasst. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ohne wesentliche Finanzierungskomponente werden zum Transaktionspreis angesetzt.

Die Folgebewertung richtet sich nach der Zuordnung zu den nach IFRS 9 vorgesehenen Bewertungskategorien.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn sie im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung in der Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme besteht, und die Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen. Bei der Allane SE fallen hierzu insbesondere Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen sowie sonstige finanzielle Forderungen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden ebenfalls zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Zinserträge aus diesen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis erfasst.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dies betrifft bei Allane insbesondere Finanzanlagen wie Eigenkapitalinstrumente sowie derivative Finanzinstrumente, darunter Zins- und Währungsderivate. Änderungen des beizulegenden

Zeitwerts dieser Vermögenswerte werden unmittelbar erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst.

Der Konzern setzt derivative Finanzinstrumente insbesondere zur Absicherung von Zinsänderungs- und Währungsrisiken ein. Soweit diese Derivate als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Sicherungsbeziehungen designiert und effektiv sind, erfolgt die Bewertung gemäß den Vorschriften des Hedge Accounting, wobei Wertänderungen zunächst im sonstigen Ergebnis erfasst werden.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Für alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, ermittelt Allane zu jedem Abschlussstichtag erwartete Kreditverluste gemäß dem Expected-Credit-Loss-Modell des IFRS 9.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen wendet Allane den vereinfachten Ansatz (Simplified Approach) an. Dabei wird eine Risikovorsorge in Höhe der über die gesamte Restlaufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst.

Die Bewertung der erwarteten Kreditverluste erfolgt teilweise auf Portfoliobasis, wobei Vermögenswerte mit vergleichbaren Risikomerkmale – beispielsweise operative Segmente, Bonitätsklassen oder Vertragsstrukturen – zusammengefasst werden. Grundlage der Ermittlung der erwarteten Kreditverluste sind historische Ausfallraten, beobachtete Zahlungsverzögerungen sowie zukunftsgerichtete makroökonomische Faktoren. Dabei berücksichtigt Allane auch branchenspezifische Entwicklungen des Mobilitäts- und Fahrzeugleasingmarktes, wie Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Zinsentwicklungen oder geopolitische Risiken, die sich auf die Zahlungsfähigkeit von Kunden auswirken können.

Wertminderungen werden über ein Wertberichtigungskonto erfasst; Änderungen dieses Kontos werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Bestehen keine realistischen Aussichten mehr auf die Realisierung eines finanziellen Vermögenswerts, wird dieser endgültig ausgebucht.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte auf die Zahlungsströme auslaufen oder im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf einen Dritten übertragen werden.

3.3 Passiva

Eigenkapital

Das im Eigenkapital enthaltene sonstige Ergebnis besteht aus Wechselkursdifferenzen von Konzernunternehmen, deren funktionale Währung von der Berichtswährung des Konzerns abweicht, Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung und versicherungsmathematischen Gewinnen und/oder Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsplänen.

Pensionsrückstellungen

Pensionsrückstellungen werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) bewertet. Die Bewertung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten durch unabhängige Dritte unter Berücksichtigung von finanziellen und demografischen Annahmen. Die Angemessenheit aller Annahmen wird zu jedem Abschlussstichtag überprüft.

Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellungen ergeben sich aus dem Saldo zwischen den Verpflichtungen aus den leistungsorientierten Vorsorgeplänen und dem zugehörigen Deckungsvermögen zum Bilanzstichtag. Der Dienstzeitaufwand wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Personalaufwendungen erfasst, der Nettozinsaufwand als Bestandteil des Finanzergebnisses. Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im sonstigen Eigenkapital berücksichtigt. Diese im sonstigen Eigenkapital erfassten Beträge werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für potenzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in angemessenem Umfang gebildet, sofern diese auf einem Ereignis in der Vergangenheit beruhen, die Inanspruchnahme überwiegend wahrscheinlich ist und die Höhe der Verpflichtung zuverlässig geschätzt werden kann. Hierbei werden nur solche Verpflichtungen unter den Rückstellungen ausgewiesen, die hinsichtlich ihrer Höhe ungewiss sind und für deren Erfüllung mehr Gründe dafür als dagegen sprechen. Die Bewertung erfolgt mit dem besten Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die zur Erfüllung der Verpflichtung erforderliche Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei werden der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die

Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, werden diese Zahlungsströme abgezinst, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. In der Folgebewertung werden sie – mit Ausnahme derivativer Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden – zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode bilanziert. Direkt zurechenbare Transaktionskosten werden in die Anschaffungskosten einbezogen und über die Laufzeit der Verbindlichkeit erfolgswirksam amortisiert.

Die finanziellen Verbindlichkeiten der Allane Mobility Group umfassen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung des Leasinggeschäfts sowie sonstige finanzielle Verpflichtungen. Zur Finanzierung des Leasingportfolios nutzt der Konzern insbesondere ABS-Programme sowie klassische Kreditlinien. Diese Instrumente ermöglichen eine effiziente Refinanzierung von Leasingforderungen und tragen zur Sicherstellung der Liquidität bei.

Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen werden gemäß IFRS 16 bilanziert. Die künftigen Leasingzahlungen werden in Tilgungs- und Zinsanteile aufgeteilt, wobei der Zinsanteil erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst wird.

Die Klassifizierung von finanziellen Verbindlichkeiten als kurzfristig oder langfristig erfolgt nach IAS 1. Verbindlichkeiten werden als kurzfristig ausgewiesen, wenn ihre Erfüllung innerhalb von zwölf Monaten nach dem Abschlussstichtag erwartet wird oder der Konzern kein Recht hat, die Erfüllung mindestens zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag aufzuschieben. Andernfalls erfolgt der Ausweis als langfristige Verbindlichkeit.

Für Verbindlichkeiten, die mit Covenants verbunden sind, wird die Klassifizierung unter Berücksichtigung der zum Bilanzstichtag bestehenden Rechte und Pflichten vorgenommen. Covenants, deren Einhaltung erst nach dem Bilanzstichtag geprüft wird, beeinflussen die Klassifizierung nicht. Langfristige Verbindlichkeiten mit kurzfristig überprüfbaren Covenants werden im Anhang gesondert erläutert, einschließlich der Art der Covenants, des Buchwerts der betroffenen Verbindlichkeiten und relevanter Risikoinformationen.

Das Risikomanagement des Konzerns überwacht fortlaufend die Einhaltung sämtlicher Covenants im Rahmen von ABS-Programmen und Kreditlinien. Ziel ist die Sicherstellung der Liquidität und die kontinuierliche Erfüllung der Verpflichtungen aus Leasing- und Finanzierungsaktivitäten, unter Berücksichtigung der jeweils geltenden regulatorischen und vertraglichen Vorgaben.

3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses ist es oftmals erforderlich, Schätzungen und Annahmen zu verwenden, die sich auf die ausgewiesenen Posten der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Angaben im Konzernanhang auswirken. Die tatsächlich realisierten Werte können von den ausgewiesenen Werten abweichen. Änderungen von Schätzungen werden in der Periode, in der die zugrunde liegenden Annahmen angepasst werden, erfolgswirksam berücksichtigt.

Mögliche Schätzunsicherheiten, die sich aus geopolitischen Risiken ergeben können, werden fortlaufend analysiert. Dabei wird regelmäßig evaluiert, ob und in welchem Umfang die aktuelle geopolitische Lage Auswirkungen auf wesentliche Annahmen und Ermessensentscheidungen der Rechnungslegung haben könnte. Der Vorstand beobachtet die geopolitischen Entwicklungen kontinuierlich und berücksichtigt relevante Veränderungen bei der Beurteilung bilanzieller Sachverhalte. Für die Allane Mobility Group können sich daraus insbesondere Implikationen für die Einschätzung von Restwerten der Leasingobjekte, die Bewertung von Forderungen und Ausfallrisiken, die Entwicklung von Refinanzierungskosten sowie mögliche Störungen in Lieferketten und Beschaffungsmärkten ergeben. Diese Faktoren können zu Anpassungen von Prognosen und Bewertungsparametern führen und werden daher im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Bilanzierungs- und Bewertungsannahmen entsprechend berücksichtigt.

Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen, insbesondere im Zusammenhang mit potenziellen Auswirkungen des Klimawandels und des Russland-Ukraine-Kriegs auf die Restwertrisiken, wurden bei der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr auch die Entwicklungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt beobachtet, die infolge veränderter Marktbedingungen – unter anderem durch eine veränderte Nachfrage,

wirtschaftliche Unsicherheiten und regulatorische Entwicklungen – zusätzliche Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Werthaltigkeit bestimmter Vermögenswerte mit sich bringen könnten. Zum Abschlussstichtag ergaben sich aus diesen Faktoren jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung, die über die bereits berücksichtigten Annahmen hinausgingen.

Die verwendeten Schätzungen und Annahmen sind in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen dargestellt. Die wesentlichsten betragsmäßigen Auswirkungen ergeben sich in den nachfolgend genannten Bereichen:

Die für das Leasingvermögen regelmäßig überprüfte und geübte außerplanmäßige Abschreibung für Restwertrisiken stellt grundsätzlich eine Vorsorge für die zukünftige Vermarktung am Ende der einzelnen Leasingvertragslaufzeit des zum jeweiligen Abschlussstichtag bestehenden Leasingvertragsbestandes dar und hat sich somit zum jeweiligen Abschlussstichtag noch nicht realisiert. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung auf externe Branchenexpertise zurück.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird auf Basis erwarteter Entwicklungen und geschätzter Parameter beurteilt, selbst erstellte Software wird auf Grundlage der geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Vermögenswerte bewertet. Die Bewertung von Leasingvermögen erfolgt auf Basis der Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer unter Berücksichtigung des erwarteten Restwerts der Fahrzeuge, die Bewertung von zum Verkauf bestimmten Leasinggegenständen erfolgt gemäß den Schätzungen des erwarteten Nettoveräußerungswerts. Bei der Klassifizierung der Leasingverträge der Allane Mobility Group als Leasinggeber mit bestehender Rückkaufvereinbarung mit dem Verkäufer der Fahrzeuge sieht der Konzern unter Berücksichtigung aller Umstände und Bedingungen, trotz Vorliegen einer Restwertgarantie, wesentliche mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei der Allane Mobility Group.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden auf Grundlage der Einschätzung von Kreditrisiken gebildet, die auf Managementerwartungen basiert. Die Bewertung von Derivaten erfolgt anhand eines Rechenmodells, basierend auf von einer Marktdatenplattform bezogenen Zinsstrukturkurven. Die Bewertung des Rückstellungsbedarfs ergibt sich aus der bestmöglichen Schätzung des wahrscheinlichsten Erfüllungsbetrags der gegenwärtigen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Pensionsrückstellungen ergeben sich aus

versicherungsmathematischen Gutachten, die sich auf finanzielle und demografische Annahmen stützen.

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung bestehen aus sofort bzw. kurzfristig fälligen Leasingraten (Operate Leasing) sowie sofort bzw. kurzfristig fälligen Forderungen aus Full-Service-Verträgen, Fuhrparkmanagement und Fahrzeugvermarktungen. Weiterhin bestehen in vergleichsweise geringerem Umfang Forderungen aus Finanzierungsleasing, die im Wesentlichen ebenfalls kurzfristig sind. Die Allane Mobility Group erwartet, dass etwaige Zahlungsschwierigkeiten und Zahlungsausfälle aufgrund der schwachen Gesamtwirtschaft, wenn überhaupt, erst mittel bis langfristig spürbar eintreten werden. Aufgrund der kurzen Laufzeit des Forderungsportfolios haben die Szenarien bei der Ermittlung des Expected Credit Losses keine wesentlichen Auswirkungen. Im Rahmen der Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen hat die Allane Mobility Group bis jetzt keinen nennenswerten unmittelbaren Einfluss der schwachen Konjunktur auf die Forderungsbestände identifiziert. Die Forderungen der Partner unterliegen einer laufenden Überwachung. Sofern notwendig, werden kurzfristig Maßnahmen eingeleitet, um nicht-werthaltige Forderungen frühzeitig zu identifizieren und ihren Wert entsprechend zu berichtigen oder auszubuchen.

Die Allane SE trifft im Rahmen der Anwendung von IFRS 15 wesentliche Ermessensentscheidungen zur Frage, ob das Unternehmen bei einzelnen Servicekomponenten als Prinzipal oder als Agent agiert. Diese Beurteilung beeinflusst maßgeblich die Brutto- bzw. Nettoausweisung von Umsatzerlösen.

Für Pauschalprodukte (z. B. Wartung und Verschleiß sowie Reifen) erfolgt regelmäßig eine Principal-Beurteilung, da die Allane SE integrierte Leistungsbündel bereitstellt, preisliche Gestaltungsspielräume besitzt und wesentliche Erfüllungs- und Kostenrisiken trägt.

Für die Servicekomponenten, die nicht im Rahmen eines Pauschalvertrags abgerechnet werden (z. B. Kfz-Steuer, Rundfunkbeiträge, sowie Ersatzfahrzeuge und Treibstoffe in der Istkostenabrechnung mit dem Kunden) erfolgt hingegen eine Agentenbeurteilung, da die Allane SE keine Kontrolle über die zugrunde liegende Leistung besitzt und Fremdkosten unverändert weiterreicht.

Auf steuerliche Verlustvorträge werden aktive latente Steuern gebildet. Auf Basis der vorliegenden

Unternehmensplanung mit einem Zeithorizont von fünf Jahren, ist es wahrscheinlich, dass künftig ausreichend zu versteuerndes Einkommen zur deren Nutzung dieser Verlustvorträge zur Verfügung steht.

Die Allane SE überprüft diese Beurteilungen fortlaufend, insbesondere bei Änderungen von Vertragsmodellen, Leistungsumfängen oder Marktbedingungen.

4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses

4.1 Gewinn- und Verlustrechnung

\4.1\ Die **Umsatzerlöse** gliedern sich wie folgt auf:

Umsatzerlöse

in TEUR	2025	Inland 2024	2025	Ausland 2024	2025	Gesamt 2024	Veränderung in %
Geschäftsbereich Leasing							
Leasingerlöse (Finanzrate)	385.424	288.622	33.374	32.084	418.798	320.707	30,6
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	115.249	101.134	12.732	14.071	127.981	115.204	11,1
Verkaufserlöse	261.878	254.280	26.697	31.876	288.575	286.156	0,8
Gesamt Leasing	762.552	644.036	72.803	78.031	835.354	722.067	15,7
Geschäftsbereich Flottenmanagement							
Flottenmanagementenerlöse	27.689	21.489	253	206	27.942	21.694	28,8
Vermittlungserlöse/Verkaufserlöse	832	3.520	-	-	832	3.520	-76,4
Gesamt Flottenmanagement	28.522	25.008	253	206	28.774	25.214	14,1
Gesamt Konzern	791.073	669.045	73.056	78.237	864.129	747.282	15,6

Der Konzern ist in die zwei Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement gegliedert. Der Geschäftsbereich Leasing untergliedert sich in die drei Segmente **Fleet Leasing**, **Online Retail** und **Captive Leasing**. Der Geschäftsbereich Flottenmanagement bildet gleichzeitig auch das Segment **Flottenmanagement** und ist nicht granularer untergliedert. Diese insgesamt vier Segmente bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung. Die Hauptaktivitäten gliedern sich wie folgt auf:

Segmente

Fleet Leasing	Leasing von Fahrzeugen einschließlich zusätzlicher Dienstleistungen an Geschäfts- und Privatkunden sowie Verkauf von Leasingfahrzeugen
Online Retail	Vertrieb von Leasingangeboten an Privat- und Gewerbekunden über Online-Plattformen der Allane SE
Captive Leasing	Eine Leasingform, bei der der Hersteller (OEM) seine Produkte über Allane SE an den Kunden verleast
Flottenmanagement	Flottenmanagementdienstleistungen und Vermittlung bzw. Verkauf von Kundenfahrzeugen

Leasingerlöse („Finanzrate“), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementenerlöse werden zusammen als „operativer Umsatz“ bezeichnet. Verkaufserlöse werden dabei nicht einbezogen.

Der operative Umsatz des Geschäftsbereichs Leasing setzt sich aus Leasingerlösen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten sowie sonstigen Erlösen aus dem Leasinggeschäft, wie zum Beispiel Erlösen für Servicekomponenten wie Reparaturen, Reifen usw., als auch aus Erlösen aus Schadenabrechnungen und Franchisegebühren zusammen.

Die Verkaufserlöse setzen sich neben den Erlösen aus der Vermarktung von Leasingrückläufern aus Erlösen von Fremdfahrzeugen, Versicherungserlösen aus der Regulierung verunfallter Leasingrückläufer sowie aus, mit der Vermarktung verbundenen, Verkaufsprovisionen zusammen.

Der Geschäftsbereich Leasing vermarktet grundsätzlich sein Leasingvermögen selbst und weist daher sämtliche Verkaufsumsätze für Gebrauch-Leasingvermögen unter den Umsatzerlösen aus.

Die Umsatzerlöse beziehen sich in dieser Übersicht auf Umsätze mit Kunden (revenue with customers) und sind als zeitraumbezogen zu betrachten.

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement setzen sich die Flottenmanagementenerlöse aus Erlösen für Service-

komponenten und vertraglich vereinbarten Servicegebühren zusammen. Des Weiteren weist der Geschäftsbereich Flottenmanagement Erlöse aus der Vermittlung / dem Verkauf gebrauchter Kundenfahrzeuge aus.

Darüber hinaus sind in den Umsatzerlösen der Allane Mobility Group Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 16.127 TEUR (2024: 10.473 TEUR) enthalten.

\4.2\ In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 8.047 TEUR (2024: 8.874 TEUR) sind mit 1.219 TEUR (2024: 1.600 TEUR) Erträge aufgrund von Währungsumrechnungen ausgewiesen. Den Erträgen aufgrund von Währungsumrechnungen stehen Aufwendungen in Höhe von 206 TEUR (2024: 1.050 TEUR) gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind. Ferner enthält der Posten u.a. Erträge aus Weiterberechnungen von Kosten an Dritte in Höhe von 425 TEUR (2024: 448 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 997 TEUR (2024: 1.154 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 2.953 TEUR (2024: 3.492 TEUR). Weiterhin enthalten sind übrige Erträge in Höhe von 2.446 TEUR (2024: 2.179 TEUR) die im Wesentlichen aus Sachbezügen, Skontoerträgen und der Ausbuchung von Guthaben von Kunden bestehen.

\4.3\ Die **Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände** gliedern sich wie folgt auf:

Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen ¹	264.288	249.772	5,8
Reparaturen, Wartung, Pflege, Aufbereitung	56.653	51.896	9,2
Fahrzeugzulassungen und -abmeldungen	20.221	19.563	3,4
Versicherungen	13.467	6.639	>100
Rückgabekosten	4.052	4.385	-7,6
Transporte	2.729	3.427	-20,4
Treibstoffe	254	416	-38,9
Fremdanmietungen	377	263	43,3
Steuern und Abgaben	140	111	26,1
Rundfunkgebühren	6	27	-77,8
Übrige Aufwendungen	14.075	10.851	29,7
Gesamt Konzern	376.262	347.350	8,3

¹ Darin enthalten sind Abschreibungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 7,6 Mio. Euro (2024: Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mio. Euro)

\4.4\ Die **Personalaufwendungen** verringerten sich von 55.180 TEUR im Vorjahr auf 55.072 TEUR im Berichtsjahr. Dies ist auf leicht gesunkene Löhne und Gehälter im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Ursache hierfür ist insbesondere der Rückgang der Mitarbeitendenanzahl. In der Folge sind auch die sozialen Abgaben entsprechend leicht rückläufig. Diese betreffen im Wesentlichen Beträge zur Rentenversicherung in Höhe von 3.342 TEUR (2024: 3.383 TEUR) im Rahmen der deutschen gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 101 TEUR (2024: 81 TEUR) enthalten.

Personalaufwand

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Löhne und Gehälter	46.506	46.876	-0,8
Soziale Abgaben	8.566	8.305	3,1
Gesamt Konzern	55.072	55.180	-0,2

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern

	2025	2024
Weibliche Beschäftigte	364	312
Männliche Beschäftigte	306	391
Gesamt Konzern	670	703

Auf den Geschäftsbereich Leasing entfallen davon 600 (2024: 628) Beschäftigte und auf den Geschäftsbereich Flottenmanagement 70 (2024: 75) Beschäftigte.

\4.5\ Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung:

Im Geschäftsjahr 2025 wurden folgende Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Erträge aus ausgebuchten Forderungen	597	817	-26,9
Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen	-4.983	-3.146	-58,4
Gesamt Konzern	-4.386	-2.328	-88,4

¹ Wertberichtigung und Ausbuchung wegen Uneinbringlichkeit

\4.6\ Netto-Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung:

Im Geschäftsjahr 2025 wurden folgende Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Wertminderungsaufwendungen (-)/-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Wertaufholungen bei Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	331	221	49,8
Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-480	-971	50,6
Wertminderungen von Forderungen gegenüber nicht konsolidierten nahestehenden Unternehmen	-515	-643	19,9
Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände (+) Erträge (-) Aufwendungen	-37	631	<-100
Gesamt Konzern	-701	-762	8,0

¹ In den Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände sind im Wesentlichen Wertberichtigungen debitorischer Kreditoren enthalten

\4.7\ Nachfolgende Tabelle enthält eine Aufgliederung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen:

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
IT-Aufwendungen	11.508	12.871	-10,6
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	5.099	4.353	17,1
Sonstige Personaldienstleistungen	2.269	2.352	-3,5
Aufwendungen für Gebäude	1.990	1.726	15,3
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	1.719	1.379	24,7
Aufwendungen aus Währungsumrechnung	206	1.050	-80,4
Übrige Aufwendungen	5.066	4.838	4,7
Gesamt Konzern	27.857	28.569	-2,5

In den Aufwendungen für Gebäude sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 175 TEUR (2024: 131 TEUR) enthalten. Die gesamten Auszahlungen für Leasingverhältnisse als Leasingnehmer im Geschäftsjahr 2025 betragen 3.507 TEUR (2024: 3.612 TEUR).

Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2025 Honorare für Abschlussprüfungsleistungen (einschließlich Auslagen, ohne Umsatzsteuer) von 715 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Abschlussprüferhonorare für Tochtergesellschaften der Allane SE für das Geschäftsjahr 2025 gegenüber Netzwerkgesellschaften des BDO (BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) Netzwerks (einschließlich Auslagen, ohne Umsatzsteuer) belaufen sich auf 213 TEUR. Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group waren im Vorjahr für den Abschlussprüfer PWC (PricewaterhouseCoopers) des Konzernabschlusses 2024 Honorare von 1.088 TEUR als betrieblicher Aufwand für die gesetzliche Prüfung und Testierung erfasst. Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen einer Verbriefung im Mai 2025 ein Asset Audit durchgeführt, für welches Honorare in Höhe von 48 TEUR angefallen sind. Weitere andere Bestätigungsleistungen, Steuerberatungsleistungen oder sonstige Leistungen durch den Abschlussprüfer wurden nicht in Anspruch genommen.

Die IT-Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr auf 11.508 TEUR (2024: 12.871 TEUR) gefallen. Das weiterhin hohe Aufwandsniveau ist im Wesentlichen auf Ausgaben im Zusammenhang mit dem operativen IT-Betrieb sowie der Modernisierung der IT-Infrastruktur, Applikationen und Software zurückzuführen. Der Anstieg der Rechts- und Beratungskosten auf 5.099 TEUR resultiert im Wesentlichen aufgrund von höheren Jahresabschlusskosten für das Geschäftsjahr 2024.

\4.8\ Die **Abschreibungen** des Geschäftsjahres sind nachfolgend weiter erläutert:

Abschreibungen

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Leasingvermögen	294.429	311.583	-5,5
Sachanlagevermögen	5.372	5.449	-1,4
Immaterielle Vermögenswerte	7.809	7.257	7,6
Gesamt Konzern	307.610	324.289	-5,1

Die Abschreibungen auf Leasingvermögen lagen mit 294.429 TEUR unter dem Vorjahresniveau (2024: 311.583 TEUR). Dies ist im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr 2025 deutlich angestiegenen Bestand an Leasingvermögen zurückzuführen. In den Abschreibungen des Leasingvermögens sind außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 1.998 TEUR (2024: 53.134 TEUR) sowie Zuschreibungen in Höhe von 32.500 TEUR

(2024: 683 TEUR) enthalten. Die kumulierte außerplanmäßige Abschreibung beläuft sich zum 31. Dezember 2025 auf 32.200 TEUR (2024: 62.838 TEUR). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 552 TEUR auf 7.809 TEUR (2024: 7.257 TEUR). Neben planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 7.809 TEUR (2024: 7.088 TEUR) trugen außerplanmäßige Abschreibungen auf Eigenentwicklungen in Höhe von 0 TEUR (2024: 169 TEUR) infolge eingeschränkter Werthaltigkeit zu dieser Entwicklung.

\4.9\ Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr von -47.020 TEUR auf -66.564 TEUR. Die negative Entwicklung des Finanzergebnisses 2025 ist im Wesentlichen auf die steigenden Refinanzierungskosten infolge eines erhöhten Finanzierungsbedarfs bei einem gleichzeitig konstanten Zinsniveau zurückzuführen. Der erhöhte Finanzierungsbedarf entsteht aus dem stark wachsenden Leasingvertragsbestand. Die damit verbundenen Darlehensbeziehungen wurden insbesondere mit dem nahestehende Unternehmen Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach geschlossen. Weiterhin wurde auch das ABS-Programm um 400 Mio. Euro im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 erhöht. Nachfolgende Tabelle enthält die Aufgliederung des Finanzergebnisses:

Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+)

Erträge in TEUR	2025	2024
Zinsen und ähnliche Erträge	1.749	562
Zinsen und ähnliche Erträge von nahestehenden Unternehmen	115	90
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-36.617	-21.315
Zinsen und ähnliche Aufwendungen an nahestehende Unternehmen	-31.797	-26.072
Sonstiges Finanzergebnis	-17	-285
Gesamt Konzern	-66.564	-47.020

Die Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten als Leasingnehmer betragen im Geschäftsjahr 2025 807 TEUR (2024: 807 TEUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Verlängerungen von bestehenden Mietverhältnissen für die Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte zurückzuführen.

Das sonstige Finanzergebnis besteht aus Bewertungsgewinne/-verluste aus dem ineffektiven Teil der Derivate in Sicherungsbeziehungen.

\4.10\ Die **Ertragsteuern** setzen sich wie folgt zusammen:

Ertragsteuern (-) Erträge (+)
Aufwendungen

in TEUR	2025	2024	Veränderung in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	1.266	2.373	-46,6
Latente Steuern	11.069	-12.506	>100
Gesamt Konzern	12.334	-10.133	>100

Der tatsächliche Steueraufwand von 1.266 TEUR (2024: 2.373 TEUR) enthält im Geschäftsjahr 2025 einen Steueraufwand für Vorjahre in Höhe von 2 TEUR (2024: 537 TEUR).

Die steuerliche Überleitungsrechnung erläutert den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand, der sich aus dem IFRS-Konzernergebnis (vor Ertragsteuern) durch Anwendung eines Ertragsteuersatzes von 27,2 % (2024: 26,4 %) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15 % (2024: 15 %) Körperschaftsteuer, 5,5 % (2024: 5,5 %) Solidaritätszuschlag sowie 11,4 % (2024: 10,5 %) Gewerbesteuer zusammen.

Steuerliche Überleitungsrechnung

in TEUR	2025	2024
IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern	33.723	-49.342
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand	8.909	-13.035
Abweichende ausländische Steuersätze	343	421
Veränderung permanenter Differenzen	135	326
Veränderung in der Wertberichtigung	1.753	1.785
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	175	194
Steuerfreie Erträge	-	-
Periodenfremde Ertragsteuern (tatsächlich und latent)	2	537
Auswirkung von Steuersatzänderungen	1.040	61
Sonstige Effekte	-23	-423
Ausgewiesener Steueraufwand	12.334	-10.133

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2025 insgesamt 916 TEUR (2024: 1.687 TEUR). Die Veränderung zum Vorjahr beträgt -771 TEUR (2024: 2.349 TEUR).

Die latenten Steuern haben sich wie folgt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung entwickelt:

Latente Steuern

in TEUR	2025	2024
Aus temporären Differenzen	39.886	4.136
Aus Verlustvorträgen	-28.817	-16.642
Gesamt Konzern	11.069	-12.506

Die nachfolgende Übersicht gibt an, durch welche Sachverhalte die aktiven und passiven latenten Steuern verursacht wurden:

Latente Steuern

in TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Leasingvermögen	393	802	39.374	12.687
Forderungen	108	-	1.214	2.548
Sonstige Vermögenswerte	-	1.726	13.075	12.607
Verbindlichkeiten und Rückstellungen	10.366	8.756	32.052	17.631
Steuerliche Verlustvorträge	46.200	17.383	-	-
	57.067	28.667	85.715	45.473
Saldierung	-55.606	-26.523	-55.606	-26.523
Gesamt Konzern	1.461	2.144	30.109	18.950

Latente Steueransprüche und latente Steuerschulden werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steueransprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hat und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 193.655 TEUR (2024: 83.555 TEUR) wurden auf 26.347 TEUR (2024: 17.408 TEUR) und von den gewerbsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 171.055 TEUR (2024: 71.080 TEUR) wurden auf 4.827 TEUR (2024: 5.555 TEUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet. Die Verlustvorträge, auf die aktive latente Steuern gebildet wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von fünf Jahren genutzt. Die Verluste können grundsätzlich auf unbestimmte Zeit vorgetragen werden.

Die Entwicklung der passiven latenten Steuern auf Leasingvermögen resultiert aus der gestiegenen Differenz zwischen dem IFRS-Buchwert und dem Steuerbilanzwert.

Die bei ihrer Realisierung steuerbaren temporären Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen des Konzerns, für die in den dargestellten Berichtsperioden keine latenten Steuerschulden bilanziert wurden, belaufen sich auf insgesamt 29.464 TEUR (2024: 25.151 TEUR).

\4.11\ Der **Konzernüberschuss** beträgt 21.389 TEUR (2024: -39.208 TEUR). Ergebnisanteile anderer Gesellschafter sind wie im Vorjahr nicht zu berücksichtigen.

Im vergangenen Jahr wurde keine Dividende ausgeschüttet.

Für das Geschäftsjahr 2025 weist die Allane SE im Jahresabschluss einen Bilanzgewinn in Höhe von 12,3Mio. Euro aus. Dem Bilanzgewinn steht ein Verlustvortrag in Höhe von 87,9 Mio. Euro aus dem Vorjahr gegenüber. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2025 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag analog dem Vorjahr (2024: 0,00 EUR) durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen.

\4.12\ Das **Ergebnis je Aktie** stellt sich wie folgt dar:

Ergebnis je Aktie

		2025	2024
Konzernergebnis	in TEUR	21.389	-39.208
Den Gesellschaftern der Allane SE zustehendes			
Konzernergebnis	in TEUR	21.389	-39.208
Anzahl der Aktien – gewichtet		20.611.593	20.611.593
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	in Euro	1,04	-1,90

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich aus der Division des Ergebnisanteils nach Steuern der Gesellschafter des Mutterunternehmens durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahrs im Umlauf befindlichen Aktien. Das verwässerte Ergebnis je Aktie wird unter der Annahme berechnet, dass alle verwässernden Instrumente in Stammaktien umgewandelt werden.

Im Geschäftsjahr 2025 waren keine Finanzinstrumente ausstehend, die Verwässerungseffekte verursachen könnten. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht damit der Höhe nach dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

4.2 Bilanz

Aktiva

\4.13\ bis \4.16\ Die Entwicklung des **Konzern-Anlagevermögens** (ohne Finanzanlagen) ist nachfolgend im Anlagenspiegel dargestellt:

Anlagenspiegel

in TEUR	01.01.2025	Kursdiff.	Zugänge	Anschaffungs- und Herstellungskosten		31.12.2025
				Abgänge	Umbuchungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.308	-	-	-	-	4.308
Erworbene Software	9.642	-	-	-	-	9.642
Selbsterstellte Software	28.614	-	-	6.322	6.889	29.181
Software in Erstellung	7.563	-	4.949	-	-6.889	5.623
Immaterielle Vermögenswerte	45.820	-	4.949	6.322	-	44.446
Nutzungsrechte	46.820	16	415	4.653	-	42.598
Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.295	7	4.006	2.991	813	14.130
Anzahlungen auf Sachanlagen	1.833	-	-	12	-715	1.105
Sachanlagevermögen	60.947	23	4.421	7.656	98	57.833
Leasingvermögen	2.460.976	876	926.616	396.548	86	2.992.005
Summe	2.572.051	899	935.985	410.527	184	3.098.593

Anlagenspiegel

in TEUR	01.01.2024	Kursdiff.	Zugänge	Anschaffungs- und Herstellungskosten		31.12.2024
				Abgänge	Umbuchungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.308	-	-	-	-	4.308
Erworbene Software	9.642	-	-	-	-	9.642
Selbsterstellte Software	26.985	-	-	-	1.629	28.614
Software in Erstellung	3.826	-	6.333	967	-1.629	7.563
Immaterielle Vermögenswerte	40.454	-	6.333	967	-	45.820
Nutzungsrechte	40.831	-25	6.013	-	-	46.820
Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.521	-12	2.139	3.040	519	14.127
Anzahlungen auf Sachanlagen	1.697	-	136	-	519	1.833
Sachanlagevermögen	55.352	-36	8.152	3.040	519	60.947
Leasingvermögen	1.619.424	-1.120	1.243.363	400.171	-519	2.460.976
Summe	1.719.537	-1.157	1.257.847	404.178	-	2.572.051

Anlagenspiegel

in TEUR	01.01.25	Kursdiff.	planm. Abschreib.	außerplan. m. Abschreib.	Zuschreib- ungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwerte	
							Umbuch- ungen	31.12.202 5	31.12.202 5	31.12.202 4
Geschäfts- oder Firmenwert	174	-	-	-	-	-	-	174	4.134	4.134
Erworbene Software	7.506	-	1.176	-	-	-	-	8.683	960	2.136
Selbsterstell- te Software	19.441	-	6.633	-	-	-6.322	-	19.751	9.430	9.173
Software in Erstellung	-	-	-	-	-	-	-	-	5.623	7.563
Immateriell e Vermögens- werte	26.947	-	7.809	-	-	-6.322	-	28.434	16.013	18.873
Nutzungsre- chte	15.509	9	3.184	-	-	-4.653	-	14.049	28.549	31.311
Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	6.481	4	2.188	-	-	-1.452	-19	7.240	6.890	7.647
Anzahlunge- n auf Sachanlage- n	-	-	-	-	-	-	-	-	1.105	-
Sachanlage vermögen	21.990	13	5.372	-	-	-6.105	-19	21.288	36.545	38.958
Leasingver- mögen	346.566	234	324.931	1.998	-32.500	-158.140	-51	483.141	2.508.864	2.114.410
Summe	395.677	247	338.112	1.998	-32.500	-170.567	-70	533.037	2.565.555	2.176.373

Anlagenspiegel

in TEUR	01.01.2024		Abschreibungen				Abschreibungen		Buchwerte	
	4	Kursdiff.	planm. Abschreib.	außerplanm. Abschreib.	Zuschreibungen	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
Geschäfts- oder Firmenwert	174	-	-	-	-	-	-	174	4.134	4.134
Erworbene Software	6.311	-	1.195	-	-	-	-	7.506	2.136	3.331
Selbsterstellte Software	13.548	-	5.893	-	-	-	-	19.441	9.173	13.438
Software in Erstellung	-	-	-	169	-	-169	-	-	7.563	3.826
Immaterielle Vermögenswerte	19.859	-	7.088	169	-	-169	-	26.947	18.873	20.595
Nutzungsrechte	12.163	-9	3.355	-	-	-	-	15.509	31.311	28.668
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.985	-4	2.094	-	-	-1.729	135	6.481	7.647	8.537
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.840
Sachanlagevermögen	18.148	-13	5.449	-	-	-1.729	135	21.990	38.958	37.204
Leasingvermögen	212.980	-371	259.131	53.134	-683	-177.491	-135	346.566	2.114.410	1.406.444
Summe	251.161	-384	271.668	53.303	-683	-179.388	-	395.677	2.176.373	1.468.376

Lang- und kurzfristige Vermögenswerte

\4.13\ Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 4.134 TEUR (2024: 4.134 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der im Geschäftsjahr 2016 erworbenen Gesellschaften autohaus24 GmbH, Pullach und der im Geschäftsjahr 2019 einbezogenen Gesellschaft Flottenmeister GmbH, Pullach, die im Geschäftsjahr 2020 mit der Allane Mobility Consulting GmbH verschmolzen wurde. Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching bei München, sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnende Vermögensgegenstände und Verträge erworben.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert vorgenommen.

\4.14\ Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten selbsterstellte Software in Höhe von 9.430 TEUR (2024: 9.173 TEUR), erworbene Software in Höhe von 960 TEUR (2024: 2.136 TEUR) sowie Software in Erstellung über 5.623 TEUR (2024: 7.563 TEUR).

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 7.809 TEUR (2024: 7.257 TEUR) enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf nicht fertiggestellte Software in Höhe von 0 TEUR (2024: 169 TEUR).

\4.15\ In der Position **Sachanlagevermögen** sind Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich Dienstwagen, EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Geschäftsausstattung) in Höhe von 6.890 TEUR (2024: 7.647 TEUR) sowie Nutzungsrechte (im Wesentlichen Immobilien) in Höhe von 28.549 TEUR (2024: 31.311 TEUR) ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2025 wurden bestehende Mietverträge für ausgewählte Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte vorzeitig

verlängert, gleichzeitig stiegen die Nutzungsrechte durch den Wechsel des Geschäftssitzes nach Garching bei München.

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 5.372 TEUR (2024: 5.449 TEUR) waren keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagevermögen enthalten (2024: 0 TEUR).

\4.16\ Die Position **Leasingvermögen** erhöhte sich auf 2.508.864 TEUR (2024: 2.114.410 TEUR). Der Konzern verleast als Leasinggeber vor allem Fahrzeuge verschiedener Marken überwiegend im Rahmen von Full-Service-Leasingverträgen. Die künftigen Leasingzahlungen aus Operate Lease-Verträgen verteilen sich wie folgt auf die folgenden Jahre:

Operate Lease-Verträge in TEUR	31.12.2025	31.12.2024
2025		378.237
2026	451.028	368.354
2027	439.786	334.474
2028	406.997	199.276
2029	253.868	27.150
2030	28.067	614
2031 und später	1.055	0
	1.580.801	1.308.106

Die ausgewiesenen Beträge umfassen nur den Anteil der sogenannten Finanzrate. Die Verträge mit fester Laufzeit beinhalten in der Regel Vereinbarungen über die Laufleistung der Fahrzeuge. Die Summe, der im Ergebnis erfassten bedingten Mietzahlungen beträgt im Berichtsjahr -71 TEUR (2024: -1.278 TEUR). Darüber hinaus werden kalkulierte Restwerte in Höhe von 72.739 TEUR (2024: 85.107 TEUR) erwartet, für die Rücknahmevereinbarungen bestehen und weitere kalkulierte Restwerte in Höhe von 1.858.359 TEUR (2024: 1.496.432 TEUR), für die keine Rücknahmevereinbarungen bestehen. In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 294.429 TEUR (2024: 311.583 TEUR) waren außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von -30.502 TEUR (2024: 52.452 TEUR) enthalten.

Zur Besicherung von Finanzverbindlichkeiten ist zum Stichtag 31. Dezember 2025 Leasingvermögen in Höhe von 1.797 TEUR (2024: 44.625 TEUR) sicherungsübereignet. Zudem ist im Rahmen der ABS-Transaktion Leasingvermögen in

Höhe von 1.436.513 TEUR (2024: 1.199.008 TEUR) als Sicherheit übereignet.

Zum 31. Dezember 2025 hatte die Allane Mobility Group als Leasinggeber einen kleinen Teil ihres Leasingvermögen in Höhe von 9.408 TEUR im Rahmen von Operate-Sale-and-Leaseback-Verträgen bilanziert.

\4.17\ Die **Vorräte** beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 43.981 TEUR (2024: 36.547 TEUR) und bestanden zum überwiegenden Teil aus zum Verkauf bestimmte Leasinggegenständen.

\4.18\ Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stammen nahezu ausschließlich aus abgerechneten Leistungen im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft und aus Fahrzeuglieferungen. Vorzunehmende Wertberichtigungen für erwartete Kreditausfälle wurden berücksichtigt.

\4.19\ Die **Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen** in Höhe von 18.622 TEUR (2024: 60.675 TEUR) bestanden im Wesentlichen aus Service Provisionen für die Vermittlung von Fahrzeugen gegenüber der Hyundai Motor Deutschland GmbH.

\4.20\ Die **sonstigen Forderungen und Vermögenswerte** setzen sich wie nachfolgend dargestellt zusammen:

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte in TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzierungsleasing	4.497	6.559
Zinsswaps	1.238	601
Übrige Vermögenswerte	13.138	9.175
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	5.129	18.580
Versicherungsansprüche	12.025	10.291
Rechnungsabgrenzungsposten	5.604	4.682
Gesamt Konzern	41.630	49.887
davon kurzfristig	37.135	44.063
davon langfristig	4.495	5.825

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultieren aus mit Kunden abgeschlossenen, als Finance Lease qualifizierten Leasingverträgen. Der den Leasingverhältnissen zugrunde liegende Zinssatz wird bei Vertragsabschluss für die

gesamte Laufzeit festgelegt. Die Verträge beinhalten teilweise Andienungsrechte des Konzerns als Leasinggeber. Die vorgenommenen anteiligen Wertberichtigungen für Forderungen aus Finanzierungsleasing betragen insgesamt 0,0 Mio. Euro (2024: 0,0 Mio. Euro). In den sonstigen Vermögenswerten ist zudem das Planvermögen zum Bilanzstichtag enthalten.

Die künftigen Leasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen verteilen sich auf die folgenden Jahre wie folgt:

Finance Lease-Verträge in TEUR	31.12.2025	31.12.2024
2025		1.838
2026	1.619	3.622
2027	1.805	1.108
2028	1.222	836
2029	468	58
2030	28	0
2031 und später	0	0
	5.142	7.461

In den übrigen Vermögenswerten sind im Wesentlichen Forderungen aus Mengenbonus gegenüber Lieferanten und Dienstleistern enthalten.

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.

\4.21\ Die Position **Bankguthaben** in Höhe von 22.854 TEUR (2024: 8.077 TEUR) umfasst kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten von unter einem Monat. Zum 31. Dezember 2025 bestanden Kontokorrentkredite in Höhe von 0 TEUR (2024: 706 TEUR). Zum 31. Dezember 2024 entsprach das Bankguthaben abzüglich des Kontokorrentkredites dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva

Eigenkapital

Das Eigenkapital der Allane Mobility Group erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 212.579 TEUR. (2024: 188.443 TEUR). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Allane SE betrug unverändert 20.612 TEUR.

\4.22\ Gezeichnetes Kapital der Allane SE

Grundkapital

	Stückaktien	Nominalwert	Stückaktien	Nominalwert
		in Euro		in Euro
		31.12.2025		31.12.2024
Stammaktien	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593
Gesamt	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593

Das gezeichnete Kapital der Allane SE betrug zum 31. Dezember 2025 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.

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 insoweit in Anspruch genommen, wie gemäß dem Aktienoptionsprogramm 2017 Bezugsrechte ausgegeben werden und die Inhaber dieser Bezugsrechte von ihrem Ausübungsrecht Gebrauch machen. Einzelheiten

dazu ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

\4.23\ Gewinnrücklagen

Gewinnrücklagen in TEUR	2025	2024
Stand 01.01.	12.979	12.979
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-
Stand 31.12.	12.979	12.979

\4.23\ Rücklage für Währungsumrechnung

Rücklage für Währungsumrechnung in TEUR	2025	2024
Stand 01.01.	3.857	4.181
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	4	-319
Stand 31.12.	3.861	3.857

\4.23\ Sonstiges Eigenkapital

Sonstiges Eigenkapital in TEUR	2025	2024
Stand 01.01.	22.024	63.077
Konzernergebnis	21.389	-39.208
Dividendenzahlung	-	-1.855
Sonstiges Ergebnis	71	10
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-
Stand 31.12.	43.483	22.024

Im sonstigen Eigenkapital sind im Wesentlichen der Konzernbilanzgewinn sowie die Umbewertungsrücklage aus der Erstumstellung auf die Rechnungslegung nach IFRS enthalten.

\4.24\ Die **Anteile anderer Gesellschafter** betreffen das gezeichnete Kapital der Isar Valley S.A., Luxemburg, an der die Allane Mobility Group keine Kapitalanteile hält. Die Anteile anderer Gesellschafter reduzierte sich im Geschäftsjahr durch den effektiven Teil der Hedge-Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis deutlich von -6.073 TEUR auf -3.401 TEUR.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

\4.25\ Die **Pensionsrückstellungen** belaufen sich auf 61 TEUR (2024: 128 TEUR).

Die Altersversorgung in der Allane Mobility Group erfolgt im Wesentlichen mit beitragsorientierten Pensionsplänen im Rahmen der gesetzlichen Rentenversicherung. In der Schweiz sind Arbeitgeber verpflichtet, Leistungen im Rahmen der beruflichen Vorsorge gegen die wirtschaftlichen Risiken Alter, Tod und Invalidität an anspruchsberechtigte Mitarbeitende zu gewähren. Daher bietet Allane ihren Mitarbeitenden in der Schweiz fondfinanzierte, leistungsorientierte Pläne an, die von einer externen Pensionskasse verwaltet werden. Die Pensionskasse ist verantwortlich für die Anlagepolitik und -verwaltung des Planvermögens, für jegliche Änderungen der Planbedingungen und für die Festlegung der Beiträge zur Finanzierung der Leistungen. Im Falle einer Unterdeckung kann die Versorgungseinrichtung zusätzliche Beiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern erheben.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten.

Den Gutachten liegen folgende Annahmen zugrunde:

Versicherungsmathematische Annahmen

in %	2025	2024
Abzinsungssatz	1,25	0,95
Erwartete Gehaltssteigerungen	1,50	1,50
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
Sterbetafel	BVG 2020 GT	BVG 2020 GT

Die leistungsorientierten Pensionspläne entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der leistungsorientierten Pensionspläne

in TEUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen		Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Stand 01.01.	1.474	1.367	1.346	1.225	128	142
Einstellung für Vorjahre	-	-	-	-	-	-
Laufende Dienstzeitaufwendungen	101	81	-	-	101	81
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Planabgeltungen	-	-1	-	-	-	-1
Zinsergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	15	19	14	18	1	1
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	117	99	14	18	102	81
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	61	102	-61	-102
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-26	89	-	-	-26	89
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	23	23	-	-	23	23
Veränderung von demografischen Annahmen	-	-	-	-	-	-
Veränderung von finanziellen Annahmen	-50	67	-	-	-50	67
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-26	89	61	102	-87	-12
Arbeitgeberbeiträge	-	-	83	80	-83	-80
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	83	80	83	80	-	-
Leistungszahlungen	155	-141	155	-141	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	17	-20	16	-18	1	-2
Sonstige Überleitungspositionen	256	-82	338	1	-82	-82
Stand 31.12.	1.820	1.474	1.759	1.346	61	128

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts von leistungsorientierten Verpflichtungen betrug rund 16 Jahre (2024: 17 Jahre). Die für das Geschäftsjahr 2025 erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 89 TEUR.

Die Vorsorge erfolgt über eine externe Pensionskasse, die das Planvermögen verwaltet.

Das Planvermögen zum Bilanzstichtag ist den sonstigen Vermögenswerten ohne notierten Marktpreis zuzuordnen.

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse unterstellt eine Veränderung der Annahmen um jeweils einen Viertel- bzw. halben Prozentpunkt nach oben und nach unten.

Hieraus würden sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Veränderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen ergeben:

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen

in TEUR	Veränderung des Barwertes	2025	2024
Abzinsungssatz	+0,25 Prozentpunkte	-69	-61
Abzinsungssatz	-0,25 Prozentpunkte	74	66
Erwartete Gehaltssteigerungen	+0,5 Prozentpunkte	2	4
Erwartete Gehaltssteigerungen	-0,5 Prozentpunkte	-4	-8
Erwartete Rentensteigerungen	+0,25 Prozentpunkte	28	20
Erwartete Rentensteigerungen	-0,25 Prozentpunkte	-27	-19
Lebenserwartung	-1 Jahr	-17	-13
Lebenserwartung	+1 Jahr	19	15

\4.26\ Die im Geschäftsjahr unter den **sonstigen Rückstellungen** ausgewiesenen Verpflichtungen sind in Höhe von 4.323 TEUR voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und in Höhe von 226 TEUR nach fünf Jahren fällig. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen des Personalbereichs, Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen und Rückstellungen für Gewährleistung.

Sonstige Rückstellungen

in TEUR	Personal	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.	4.023	599	4.622
Zuführung	3.316	222	3.538
Veränderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-
Auflösung	-997	-	-997
Inanspruchnahme	-2.243	-373	-2.617
Wechselkursdifferenzen	2	-	2
Stand 31.12.	4.101	448	4.548
Langfristig	-	226	226
Kurzfristig	4.101	222	4.323

\4.27\ Die **Finanzverbindlichkeiten** beinhalten Verbindlichkeiten aus Bankdarlehen, Verbindlichkeiten aus einem ABS-Programm und Finanzierungen mit sonstigen Finanzierungspartnern zur Refinanzierung der Leasingflotte.

Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1 - 5 Jahre		Restlaufzeit über 5 Jahre	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	556.048	301.834	1.698.037	1.625.883	-	-
Leasingverbindlichkeiten	2.651	2.767	9.188	9.396	18.749	20.703
Übrige Finanzverbindlichkeiten	15.434	12.246	-	-	-	-
Gesamt Konzern	574.133	316.846	1.707.225	1.635.279	18.749	20.703

Die Refinanzierung erfolgte insbesondere durch ein ABS-Programm und Kreditlinien von der Santander Consumer Bank AG.

Die zum 31. Dezember 2025 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu vier Jahren enthalten Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG in Höhe von 930 Mio. EUR. Die revolvingende

Darlehensaufnahme bei der Santander Consumer Bank AG erfolgt auf Basis eines auf unbestimmte Zeit geschlossenen „Credit Facility Agreement“, das im Geschäftsjahr 2020 geschlossen wurde. Die Vereinbarung beinhaltet eine „Change of Control“ Klausel, woraus die Darlehensgeberin das Recht hat, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten beim Eintritt eines Change of Controls unverzüglich fällig zu stellen. Ergänzend hierzu hat die Allane Mobility Group zwei ABS-

Programme zur Refinanzierung von Leasingverträgen aufgesetzt.

Das erste Programm umfasst ein maximales Finanzierungsvolumen von bis zu 1.050 Mio. EUR. Darüber hinaus wurde im Jahr 2025 ein weiteres ABS-Programm mit einem Maximalfinanzierungsvolumen von 400 Mio. EUR abgeschlossen (Inanspruchnahme zum 31.12.2025 248,3 Mio. EUR). Aus beiden Programmen resultieren variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die auf Basis eines Tilgungsplans entsprechend der zugrunde liegenden Leasingvertragsstruktur zurückgeführt werden.

Diese Finanzverbindlichkeiten werden bei der Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich direkt zuordenbarer Transaktionskosten bilanziert. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos wurden Zins-Swap-Vereinbarungen

über die Tilgungsperiode des refinanzierten Leasingportfolios abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr, beinhalten im Geschäftsjahr 2025 zu gleichen Teilen variabel verzinsliche, kurzfristige Kreditaufnahmen im Rahmen der dem Konzern zur Verfügung stehenden Kreditlinien sowie den kurzfristig fälligen Anteil der Verbindlichkeiten aus dem ABS-Programm.

Die Bankverbindlichkeiten sind teilweise durch Sicherungsübereignung von Vermögenswerten besichert.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen.

Die Entwicklung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist nachfolgend dargestellt:

Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten in TEUR

	2025	2024
Stand 01.01.	1.972.828	1.176.928
Zahlungswirksame Veränderungen	260.644	741.919
davon Zinszahlungen	-63.717	-42.013
Sonstige nicht-zahlungswirksame Änderungen	67.341	53.275
davon Zinsaufwendungen (+) / -erträge (-)	66.905	47.238
davon Leasingverbindlichkeiten	436	6.037
Veränderung Kontokorrentkredite (Finanzmittelbestand)	-706	706
Stand 31.12.	2.300.107	1.972.828

\4.28\ Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** betreffen im Wesentlichen die laufenden Verrechnungen mit verbundenen Unternehmen der Allane SE, die nicht in den Konzernabschluss der Allane Mobility Group einbezogen wurden. Weitere Informationen zu verbundenen Unternehmen finden sich im Kapitel „5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“.

\4.29\ Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** umfassen kurzfristig fällige Verpflichtungen aus Lieferungen an den Konzern insbesondere von Fahrzeugen für die Leasingflotte und sonstige in Anspruch genommene Leistungen im Rahmen des Geschäftsbetriebs.

\4.30\ Die **sonstigen Verbindlichkeiten** gliedern sich wie folgt auf:

Sonstige

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2025	31.12.2024
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Zinsswaps	5.899	8.670
Übrige Verbindlichkeiten	31.695	21.499
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	78.582	81.023
Lohnverbindlichkeiten	350	305
Steuerverbindlichkeiten	1.127	671
Übrige Verbindlichkeiten	-	-
Gesamt Konzern	117.653	112.168
davon kurzfristig	70.824	58.600
davon langfristig	46.829	53.568

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten unter anderem Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen in Höhe von 4.806 TEUR (2024: 4.699 TEUR) im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 16.994 TEUR (2024: 11.223 TEUR). Die sonstigen Verbindlichkeiten bestehen im Geschäftsjahr 2025 überwiegend aus bedingt rückzahlungspflichtiger Restwertunterstützungen aus dem Segment **Captive Leasing**. Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten größtenteils Ertragsabgrenzungen aus vorab geleisteten Mietsonderzahlungen von Leasingnehmern. Die Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietsonderzahlungen sind in Höhe von 38.124 TEUR (2024: 36.626 TEUR)

kurzfristig mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und in Höhe von 40.457 TEUR (2024: 44.394 TEUR) langfristig mit einer Restlaufzeit von einem bis fünf Jahren.

\4.31\ Die **Vertragsverbindlichkeiten** beinhalten die Anzahlungen für Full-Service-Dienstleistungen, die pauschal und gleichbleibend mit dem Kunden abgerechnet werden, bis die konkrete Full-Service-Dienstleistung erbracht wird. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen mit der tatsächlichen Erbringung der Full-Service-Dienstleistung. Je später die Leistung während der Vertragslaufzeit erbracht wird, desto höher fällt die Vertragsverbindlichkeit aus. Der zum 31. Dezember 2024 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von 16.861 TEUR wurde im Geschäftsjahr 2025 als Umsatzerlöse erfasst. Insgesamt beliefen sich die Vertragsverbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2024 auf 26.026 TEUR (2023: 20.140 TEUR).

4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Die nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für jede einzelne Kategorie von

Finanzinstrumenten dar. Die beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht regelmäßig zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, deren beizulegender Zeitwert jedoch anzugeben ist, sind in der nachfolgenden Tabelle den Bewertungsstufen der Fair-Value-Hierarchie gemäß IFRS 13 zugeordnet.

Finanzinstrumente

in TEUR	Bewertungs- kategorie ¹	Bemessungs- grundlage des beizu- legenden Zeitwerts	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
			31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Level 3	30	28	30	28
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		3.147	5.115	3.198	5.181
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	1.238	601	1.238	601
Sonstige Forderungen	AC	Level 3	110	109	110	109
Gesamt			4.525	5.853	4.576	5.919
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		1.350	1.444	1.364	1.457
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC	Level 3	100.558	105.182	100.558	105.182
Forderungen gegen nahestehenden Unternehmen	AC	Level 3	18.622	60.675	18.622	60.675
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	218	401	218	401
Sonstige Forderungen	AC	Level 3	12.810	8.665	12.810	8.665
Gesamt			133.558	176.367	133.572	176.380
Langfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 3	1.698.037	1.625.883	1.701.802	1.607.288
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		27.938	30.099	27.938	30.099
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	1.057	1.155	1.057	1.155
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	5.899	8.670	5.899	8.670
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC	Level 3	472	500	472	500
Gesamt			1.733.403	1.666.306	1.737.168	1.647.712
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 3	556.048	301.834	596.539	324.888
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		2.651	2.767	2.651	2.767
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	AC	Level 3	23.600	11.053	23.600	11.053
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	212	-	212	-
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC	Level 3	15.434	12.246	15.434	12.246
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC	Level 3	74.059	102.295	74.059	102.295
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC	Level 3	69.135	57.625	69.135	57.625
Gesamt			741.138	487.820	781.629	510.873

¹ FVTPL - Fair value through profit or loss, AC - At amortised cost, Level-Angabe entfällt für Instrumente die nach IFRS 16 bewertet wurden

In der vorstehenden Tabelle werden die Finanzinstrumente nach der jeweiligen Bewertungsbasis in drei Stufen unterteilt:

- Level-1-Bewertungen basieren auf an aktiven Märkten notierten Preisen
- Level-2-Bewertungen beruhen auf Parametern, die nicht notierten Preisen entsprechen und entweder direkt als Preis oder indirekt aus Preisen abgeleitet sind
- Level-3-Bewertungen basieren auf Bewertungsmodellen, deren wesentliche Parameter nicht auf beobachtbaren Marktdaten, sondern auf Annahmen beruhen.

Umgruppierungen zwischen den einzelnen Bewertungsstufen pro Kategorie haben nicht stattgefunden.

Aufgrund sich im Zeitablauf verändernder Einflussfaktoren können die ausgewiesenen beizulegenden Zeitwerte nur als indikativ für die tatsächlich am Markt realisierbaren Werte angesehen werden. Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Methoden und Prämissen ermittelt.

Sofern in der Tabelle nicht anders dargestellt, wurde für kurzfristige sowie für langfristige Finanzinstrumente angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten zu fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen.

Die beizulegenden Zeitwerte der unter den Vermögenswerten ausgewiesenen Forderungen aus Finanzierungsleasing und der unter den Verbindlichkeiten ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzierungspartnern wurden als Barwerte der zukünftig erwarteten Zahlungsströme ermittelt. Zur Diskontierung wurden marktübliche, auf die jeweiligen Fristigkeiten bezogene Zinssätze zwischen 2,9% p.a. und 3,2% p.a. (2024: zwischen 3,0% p.a. und 3,5% p.a.) verwendet.

Forderungen aus Finanzierungsleasing sowie Leasingverbindlichkeiten sind gemäß IFRS 16 bewertet.

Die Finanzanlagen sind der Bewertungskategorie FVTPL („Fair Value Through Profit and Loss“) zugeordnet und werden auf Basis des Net Asset Value bewertet. Die Fair-Value-Bewertung der Beteiligungen wurde zum Bilanzstichtag gemäß IFRS 9 durchgeführt; sie führte zu keiner Veränderung des beizulegenden Zeitwerts. Die erfolgswirksamen

Nettoänderungen betragen daher 0 TEUR (2024: 0 TEUR). Es besteht derzeit keine Veräußerungsabsicht bezüglich der Beteiligungen.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC („at amortised cost“; fortgeführte Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 597 TEUR (2024: 817 TEUR) und betreffen Erträge aus Einzahlungen für ausgebuchte Forderungen.

Nettogewinne oder -verluste für finanzielle Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie AC, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, ergaben sich im Geschäftsjahr - wie auch im Vorjahr - nicht.

Die Gesamtzinserträge für finanzielle Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 1.864 TEUR (2024: 652 TEUR). Darin enthalten sind Zinserträge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 331 TEUR (2024: 398 TEUR).

Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 2025 68.414 TEUR (2024: 47.387 TEUR). Darin enthalten sind 3041 TEUR (2024: 316 TEUR) Zinsaufwand aus Zahlungen der in einer Sicherungsbeziehung stehenden Zinsderivate.

Die Folgebewertung der Zins- und Währungsderivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Level-2-Bewertung) vorgenommen. Zum Bilanzstichtag bestanden Vermögenswerte aus Zins- und Währungsderivaten in Höhe von 1.456 TEUR (2024: 1.002 TEUR), wovon 218 Mio. EUR (2024: 401 Mio.) in keiner bilanziellen Cashflow-Hedge-Sicherungsbeziehung stehen. Es bestanden zum Bilanzstichtag keine finanziellen Verbindlichkeiten aus Zinsderivaten (2024: 0 TEUR). Zur Absicherung eines Volumens von 1.298 Mio. Euro (2024: 944 Mio. Euro) mit einer Restlaufzeit von bis zu fünf Jahren (2024: fünf Jahren) wurden Zinsderivate zu Festzinssätzen zwischen -0,5% und 3,0% abgeschlossen (2024: zwischen -0,6% und 3,0%). Davon wurde ein Betrag von 1.298 Mio. Euro (2024: 944 Mio. Euro) in eine bilanzielle Cashflow Hedge Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebracht. Der variable Zinssatz basiert auf dem 1-Monats-Euribor.

Zum 31. Dezember 2025 hält die Gesellschaft Zinsderivate zur Absicherung von Zinszahlungsströmen („Zinsrisiko“). Im Folgenden wird dargestellt, wie die Sicherungsinstrumente die Höhe, den Zeitpunkt und die Unsicherheit zukünftiger

Zahlungsströme beeinflussen und welche Auswirkungen die Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten auf den Abschluss hat.

Zeitliches Profil

in TEUR	31.12.2025	31.12.2026	31.12.2027	31.12.2028	31.12.2029	31.12.2030
Nominalbetrag des Sicherungsinstruments	1.298.875	1.033.853	613.385	232.190	9.773	450
Durchschnitt des fixierten Zinssatzes	2,32%	2,29%	2,24%	2,11%	2,06%	2,09%

Werte aus zum Hedging designierten Bilanzpositionen sowie der Hedging Ineffektivität
31.12.2025

in TEUR	Nominalbetrag	Buchwert Vermögenswert	Bilanzposition (Langfristige) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	Wertveränderung ausgewiesen im sonstigen Ergebnis	Ertrag aus Ineffektivität in der Gewinn- und Verlustrechnung	Geschäftsjahr 2025 Position der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge
	1.298.875	4.661		-3.426	-17	

Sensitivitätsanalyse

Die Sensitivitätsanalyse unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte für variabel verzinsliche Finanzinstrumente. Unter Berücksichtigung der bestehenden Zinsderivate hätten sich die in der folgenden Tabelle dargestellten zahlungswirksamen Veränderungen im Jahresergebnis bzw. im Eigenkapital ergeben. Die Sensitivitätsanalyse setzt voraus, dass alle anderen Variablen konstant bleiben und berücksichtigt keine Steuereffekte.

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Zinsderivaten** unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte. Hieraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Marktwerte (sonstige langfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 25.411 TEUR / -25.411 TEUR (2023: 21.314 TEUR / -21.314 TEUR) ergeben.

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Währungsderivaten** unterstellt eine Veränderung der relevanten Wechselkurse gegenüber dem Euro von +10/-10 Prozentpunkten. Daraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Werte (sonstige kurzfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 2.684 TEUR/-3.517 TEUR (2023: 2.781 TEUR/-4.053 TEUR) ergeben.

Aus den in der Sensitivitätsanalyse angenommenen Werteveränderungen für das Zins- und Wechselkursrisiko ergäben sich die nachfolgenden Auswirkungen auf die zum Fair Value bewerteten Derivate:

Sensitivität der Zins- und Wechselkursrisiken

in TEUR	Jahresergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven	Sonstiges Ergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven	Eigenkapital Veränderung der Währungskurse und Zinskurven
31.12.2025	21.413	-22.686	6.683
31.12.2024	2.833	-4.054	-21.313
			24.095
			-28.928

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

Die Allane Mobility Group ist den nachfolgend beschriebenen Finanzrisiken ausgesetzt, denen durch das implementierte Risikomanagementsystem Rechnung getragen wird.

Die Allane SE verfügt über ein konzernweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, durch das frühzeitig alle Entwicklungen erkannt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand der Gesellschaft bzw. des Konzerns gefährden können. Durch ein effektives Instrumentarium soll sichergestellt werden, dass Risiken sowohl zentral als auch dezentral zügig erfasst, bewertet und gemanagt werden. Das Risikomanagementsystem umfasst alle Aktivitäten zum systematischen Umgang mit möglichen Unternehmensrisiken - von der Identifikation und Erfassung über die Analyse und Bewertung bis hin zur Steuerung und Überwachung der wesentlichen Risiken. Es ist in einem formalen Prozess definiert, in den alle relevanten Konzernbereiche fest eingebunden sind. Das implementierte Risikomanagementsystem erfasst somit die relevanten Einzelrisiken.

Die Interne Revision ist für die Überwachung und Bewertung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems zuständig.

Das Risikomanagement soll gemäß den Grundsätzen der Funktionstrennung und Überwachung erfolgen. Dabei sollen Finanzrisiken in Zusammenarbeit mit den operativen Funktionsbereichen erfasst, bewertet und gesteuert werden. Die Geschäftsleitung hat dafür ein Risikomanagementhandbuch erstellt und Richtlinien für spezifische Bereiche wie Zinsänderungsrisiken, Adressenausfallrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken definiert.

Zinsänderungsrisiko

Im Rahmen ihrer üblichen Geschäftstätigkeit ist die Allane Mobility Group Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Änderungen des Zinsniveaus beeinflussen die Profitabilität des Leasinggeschäfts, da die den Leasingraten zugrunde liegenden Zinssätze bei Vertragsbeginn für die gesamte Laufzeit festgelegt werden. Im Fleet Leasing Geschäft ist die Allane Mobility Group grundsätzlich bestrebt, Zinsänderungsrisiken durch die Vereinbarung von Zinsgleitklauseln in einzelnen Rahmenverträgen für die darunter abgeschlossenen Leasingneuverträge auf ein Minimum zu reduzieren. Darüber hinaus wird das Zinsänderungsrisiko durch eine fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln weitgehend minimiert.

Die Allane Mobility Group nutzt auch variabel verzinsliche Finanzinstrumente zur Refinanzierung und unterliegt dadurch einem Zinsänderungsrisiko, das aus den in Leasingverträgen festgelegten Zinssätzen und den variablen Zinssätzen der externen Refinanzierungen resultiert. Entwickelt sich die Differenz zwischen den in den Leasingverträgen festgelegten Zinssätzen und der variabel verzinslichen Refinanzierung zu Lasten des Konzerns, führt dies zu Verlusten aus den Leasinggeschäften.

Die Allane Mobility Group schließt Derivatekontrakte ab, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern und eine möglichst laufzeitkongruente Refinanzierung sicherzustellen. Dabei kann jedoch keine Garantie gegeben werden, dass eine solche Absicherung vollständig wirksam ist oder dass Verluste vollständig vermieden werden.

Zudem verbleibt grundsätzlich das Risiko, dass ein Anstieg der Refinanzierungskosten eine signifikante Auswirkung auf die Kostenbasis haben kann und der Konzern höhere Refinanzierungskosten eventuell nicht in gleicher Höhe an seine Kunden weitergeben kann.

Infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen, kann sich das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig verändern. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group können sich die externen Finanzierungsmöglichkeiten verteuern. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Allane Mobility Group auch Verbindlichkeiten mit variabler Verzinsung aufnimmt. Zudem ist dies bei der Prolongation von Finanzierungen und Anschlussfinanzierungen relevant.

Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko beschreibt die Gefahr eines Verlusts, der sich aus Marktpreisänderungen ergibt. Diesem Risiko unterliegen bei der Allane SE insbesondere die Restwerte der Leasingfahrzeuge.

Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko ergibt sich daraus, dass Leasingnehmer und Flottenmanagementkunden ihren Zahlungsverpflichtungen während der Vertragslaufzeit nicht oder nur teilweise nachkommen oder Fahrzeuglieferanten ihre gegenüber der Allane SE getroffenen Rückkaufvereinbarungen nicht erfüllen können und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt.

Zur Minimierung von Adressenausfallrisiken werden vor Vertragsabschluss Bonitätsprüfungen gemäß internen Richtlinien durchgeführt. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass Kundenbonitäten während der Leasingvertragslaufzeit regelmäßig überprüft werden, um künftige Risiken durch Bestandskunden frühzeitig zu erkennen und zu verringern. Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten legt die Allane Mobility Group großen Wert auf deren wirtschaftliche Stabilität. So ist vorgesehen, dass die Fahrzeuglieferanten regelmäßig einer strengen Bonitätsprüfung unterzogen werden. Sollte ein Vertragspartner seine Rückkaufzusagen nicht einhalten, müsste die Allane Mobility Group die betroffenen Fahrzeuge direkt am Gebrauchtwagenmarkt verwerten.

Fahrzeuglieferanten im Geschäftssegment **Captive Leasing** haben ein Recht bei der Verwertung der von ihnen bezogenen Fahrzeuge als Erste über die Verwertung informiert zu werden. Kommt es nicht zu einer Transaktion, vermarktet die Allane Mobility Group, die betroffenen Fahrzeuge direkt am Gebrauchtwagenmarkt.

Einlagen bei Kreditinstituten bestehen in der Regel in geringem Umfang und nur in Form von täglich verfügbaren

Sichteinlagen. Die Ratings dieser Kreditinstitute werden von der Allane SE laufend überwacht. Auf dieser Basis schätzt der Konzern das Ausfallrisiko als gering ein.

Die in der Allane SE implementierten Risikomess- und -steuerungssysteme sowie die Organisation des Kreditrisikomanagements orientieren sich an den von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht („BaFin“) aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement („MaRisk“) von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten.

Für erwartete Ausfallrisiken werden Wertberichtigungen gebildet. Eine Ausbuchung erfolgt, sobald eine Realisierung ausgeschlossen erscheint.

Insgesamt bestehen keine nennenswerten Risikokonzentrationen im Bereich des Adressenausfallrisiko.

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nachfolgend sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kategorisiert:

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2025

in TEUR	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen 31.12.2025
sehr gering	57.922	9	57.913
gering	40.599	1.014	39.585
stark erhöht	6.700	3.116	3.583
Summe	105.220	4.140	101.080

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2024

in TEUR	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen 31.12.2024
sehr gering	58.902	13	58.889
gering	43.553	547	43.007
stark erhöht	7.123	3.838	3.286
Summe	109.579	4.397	105.182

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2025 wie folgt:

Analyse der Entwicklung der Forderungen aus Lieferung und Leistung 2025

in TEUR

Stand zum 31.12.2024	109.579
Zugänge	2.152.338
Ausbuchungen	4.983
Rückzahlungen/Einzüge	2.151.714
Stand zum 31.12.2025	105.220

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen überwiegend aus Forderungen aus Leasing- und Flottenmanagementgeschäften mit Endkunden der Allane Mobility Group, aus Forderungen gegenüber Lieferanten aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen im Rahmen von Rückkaufvereinbarungen sowie aus Forderungen gegenüber gewerblichen und privaten Käufern im Rahmen der freien Vermarktung.

Der maximale Ausfallbetrag entspricht dem Ausweis der Nettoforderung („Buchwert“) abzüglich vorhandener Sicherheiten (z.B. Kautionszahlungen von Kunden in Höhe von 4.806 TEUR (2024: 4.699 TEUR)). Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Kreditderivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente zur Deckung des Ausfallrisikos eingesetzt. Ein Teil der Forderungen ist durch Kautionszahlungen von Kunden besichert.

Entwicklung der Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2025

in TEUR	Stand 1.1.2025	Zuführung	Inanspruchnahme bzw. Auflösung	Umbuchungen	Stand 31.12.2025
Wertberichtigung	4.397	4407	-4664	-	4.140

Der Konzern erfasst Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis der erwarteten Kreditverluste (Expected Credit Losses, „ECL“) gemäß IFRS 9. Die zugehörigen Angaben erfolgen in Übereinstimmung mit IFRS 7.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der Konzern den vereinfachten Ansatz gemäß IFRS 9 an, wonach stets lebenslange erwartete Kreditverluste erfasst werden. Die Ermittlung der Wertberichtigungen erfolgt auf Basis einer Wertberichtigungsmatrix (Provision Matrix).

Die Provision Matrix basiert auf historischen Ausfallraten, die nach Altersbändern der Forderungen (nicht überfällig, 0–30 Tage überfällig, 31–60 Tage überfällig, 61–90 Tage überfällig, 91–720, >720 Tage überfällig) differenziert werden. Die Forderungen werden zu diesem Zweck in homogene Risikogruppen segmentiert.

Die historischen Ausfallraten werden regelmäßig überprüft und, sofern erforderlich, angepasst, um aktuelle sowie erwartete zukünftige Entwicklungen abzubilden.

Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste basiert auf mehreren wesentlichen Annahmen und Schätzungen. Insbesondere im Leasinggeschäft haben die erwarteten Verwertungserlöse von Fahrzeugen einen signifikanten Einfluss auf die Höhe der Verlustquote.

Das Wertberichtigungskonto für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Entwicklung der
Wertberichtigungen für
Forderungen aus
Lieferungen und Leistungen
2024

in TEUR	Stand 01.01.2024	Zuführung	Inanspruchnahme bzw. Auflösung	Umbuchungen	Stand 31.12.2024
Wertberichtigung	3.662	3086	-2351	-	4.397

Im Geschäftsjahr 2025 haben sich die Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 257 TEUR reduziert. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bruttoforderungen zum Bilanzstichtag, sowie auf geringere Ausbuchungen von Forderungen zurückzuführen, welche die Altersschwellen überschritten haben.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko bezeichnet das Risiko, dass die vorhandenen Finanzmittelreserven nicht ausreichen, um die finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns bei Fälligkeit zu bedienen. Ziel der Allane Mobility Group ist es, durch ihre Finanzplanung sicherzustellen, dass sowohl unter normalen als auch unter Stressbedingungen ausreichend Liquidität zur Zahlung der fälligen Verbindlichkeiten zur Verfügung steht.

Die Finanzierung der Allane Mobility Group hängt im Wesentlichen von der Eigenfinanzierung aus der betrieblichen Tätigkeit sowie der Möglichkeit ab, Fremdmittel bei Finanzinstituten oder am Kapitalmarkt aufzunehmen. Bei externen Fremdfinanzierungsoptionen sind die anhaltenden strukturellen Veränderungen in der Kreditwirtschaft zu berücksichtigen. So könnten steigende Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2025

in TEUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten	Gesamt
2026	530.048	2.651	532.699
2027	724.277	2.569	726.846
2028	650.903	2.314	653.217
2029	313.509	2.170	315.679
2030 und später	9.347	16.576	25.923
31.12.2025	2.228.085	26.280	2.254.365

beeinflussen. Je nach Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group könnten externe Finanzierungsmöglichkeiten nicht verfügbar sein oder nur zu nachteiligen Konditionen gewährt werden. Derzeit hat der Konzern kein Bonitätsrating bei einer externen Ratingagentur beauftragt. Wie in der Leasingbranche üblich, stehen der Allane Mobility Group jedoch verschiedene Asset-basierte Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung, z.B. eine Forfaitierung oder Verbriefung von Leasingforderungen. Hiervon hat der Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und Mitte des Jahres ein Asset-Backed-Securities-Programm („ABS-Programm“) aufgesetzt.

Das ABS-Programm aus dem Geschäftsjahr 2025 wird sich bis Anfang des Geschäftsjahres 2030 fortlaufend amortisieren.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Finanzverbindlichkeiten

Die nachfolgende Tabelle enthält die Rückzahlungsbeträge einschließlich angenommener, zukünftig zu leistender Zinsen zur jeweils angegebenen Fälligkeit:

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2024

in TEUR	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	Leasingverbindlichkeiten	Gesamt
2025	257.613	3.562	261.175
2026	518.324	3.324	521.647
2027	661.815	3.229	665.044
2028	517.978	2.963	520.942
2029 und später	18.117	26.512	44.629
31.12.2024	1.973.847	39.590	2.013.437

Die im Jahr 2025 fälligen Finanzverbindlichkeiten wurden weitgehend durch die Inanspruchnahme von Bankkreditlinien getilgt. Die folgende Übersicht enthält die Rückzahlungsbeträge der Zins- und Währungsderivative:

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2025

in TEUR	Zinsderivate	Währungsderivate	Gesamt
Q1 2026	-1.207	0	-1.207
Q2 2026	-1.076	0	-1.076
Q3 2026	-982	-212	-1.193
Q4 2026	-844	0	-844
2027	-1.788	-92	-1.880
2028	-2	-965	-968
2029	-	-	-
2030 und später	-	-	-
31.12.2025	-5.899	-1.269	-7.168

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2024

in TEUR	Zinsderivate	Währungsderivate	Gesamt
Q1 2025	0	0	0
Q2 2025	0	0	0
Q3 2025	-505	0	-505
Q4 2025	-1.243	0	-1.243
2026	-4.407	-154	-4.561
2027	-1.611	-14	-1.624
2028	-293	-986	-1.279
2029 und später	-13	0	-13
31.12.2024	-7.566	-1.155	-8.720

Wechselkurs- und Länderrisiko

Das Wechselkursrisiko hat für die Allane Mobility Group lediglich eine untergeordnete Bedeutung, da der Großteil der Forderungen und Verbindlichkeiten in dem Land, in dem die betroffene Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler

Währung fällig wird. Wechselkursrisiken aus Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen mit Sitz in der Schweiz werden durch ein Währungsderivat besichert. Länderrisiken sind derzeit von untergeordneter Bedeutung.

Kapitalmanagement

Die Allane Mobility Group steuert das Konzernkapital mit dem Ziel, eine Finanzierungsstruktur zu schaffen, welche die Wachstumsziele des Konzerns unterstützt und zugleich die notwendige finanzielle Flexibilität sowie Diversifizierung gewährleistet. Dabei soll sichergestellt werden, dass alle Konzernunternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können.

Grundlage der Finanzierungsstruktur bildet das von den Eigenkapitalgebern der Allane SE zur Verfügung gestellte Eigenkapital. Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 7,6% (2024: 7,7%). Weitere wesentliche Bestandteile der Finanzierungsstruktur sind die in den lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente, die sich aus Bankkrediten, Verbindlichkeiten aus dem ABS-Programm und Verbindlichkeiten gegenüber Finanzierungspartnern für die Finanzierung der Leasingflotte zusammensetzen. Der Anteil dieser lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug zum Bilanzstichtag 82,2% (2024: 80,8%).

5. Sonstige Angaben

5.1 Segmentinformationen

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Nach Geschäftssegmenten
in Mio. EUR

	Fleet Leasing		Online Retail		Captive Leasing	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Außenumsatz	324,0	341,8	226,4	244,5	284,9	135,8
Innenumsatz	0,2	0,2	-	-	-	-
Gesamtumsatz	324,1	342,0	226,4	244,5	284,9	135,8
Sonstige betriebliche Erträge	3,5	4,4	2,6	2,8	2,5	2,1
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	148,2	173,0	123,3	135,9	91,9	24,5
Personalaufwand	18,6	20,7	13,7	16,6	15,4	9,9
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	1,6	0,4	1,9	1,8	0,9	0,1
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	-0,3	1,0	-0,1	-0,1	1,0	-0,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	11,6	12,0	8,9	10,4	10,1	8,8
EBITDA¹	147,9	139,3	81,3	82,7	168,3	94,7
Abschreibungen	111,2	111,1	56,5	70,7	139,7	142,3
EBIT²	36,7	28,2	24,7	12,0	28,6	-47,7
Zinserträge	0,5	0,2	0,1	0,1	1,5	0,5
Zinsaufwendungen	-21,5	-16,2	-18,4	-14,2	-28,5	-17,0
Sonstiges Finanzergebnis	-0,0	-0,3	-0,0	0,0	-0,0	-0,0
Finanzergebnis	-21,0	-16,3	-18,3	-14,1	-27,0	-16,6
EBT³	15,7	11,9	6,4	-2,1	1,6	-64,2
Leasingvermögen	655,0	635,8	511,4	515,5	1.342,5	963,1

Nach Geschäftssegmenten
in Mio. EUR

	Flottenmanagement		Konsolidierung		Konzern	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Außenumsatz	28,8	25,2	-	-	864,1	747,3
Innenumsatz	-	0,0	-0,2	-0,2	-	-
Gesamtumsatz	28,8	25,2	-0,2	-0,2	864,1	747,3
Sonstige betriebliche Erträge	1,9	2,1	-2,6	-2,5	8,0	8,9
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	13,1	14,1	0,2	-0,1	376,3	347,3
Personalaufwand	7,4	8,1	-	-	55,1	55,2
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	0,0	0,1	-	-	4,4	2,3
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	0,0	-0,0	-	-	0,7	0,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-0,2	-0,1	-2,5	-2,6	27,9	28,6
EBITDA¹	10,5	5,3	-0,4	0,0	407,9	322,0
Abschreibungen	0,1	0,2	-	-	307,6	324,3
EBIT²	10,3	5,1	-0,4	0,0	100,3	-2,3
Zinserträge	0,1	0,1	0,3	0,2	1,9	0,7
Zinsaufwendungen	-0,3	-0,1	-0,3	-0,2	-68,4	-47,4
Sonstiges Finanzergebnis	-	-	-	-	-0,0	-0,3
Finanzergebnis	-0,2	-0,1	-0,0	0,0	-66,6	-47,0
EBT³	10,1	5,0	-0,4	0,0	33,7	-49,3
Leasingvermögen	-	-	-	-	2.508,9	2.114,4

² Entspricht dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

³ Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

⁴ Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

Nach Region in Mio. EUR	Inland		Ausland		Überleitungen		Konzern	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Gesamtumsatz	791,1	669,0	73,1	78,2	-	-	864,1	747,3
Investitionen	894,6	1.183,0	44,6	74,8	-3,2	-	936,0	1.257,8
Vermögen	3.277,9	2.702,1	1.980,4	1.424,1	-2.465,0	-1.689,4	2.793,2	2.436,8

Mit der Veröffentlichung des Konzern-Zwischenberichts zum 30. Juni 2024 hat das Management der Allane Mobility Group die interne Steuerung und Überwachung des Unternehmens einer umfassenden Neubewertung unterzogen und die Segmentberichterstattung entsprechend angepasst. Diese Änderungen reflektieren die aktuelle Managementstrategie sowie eine modifizierte Perspektive auf die operativen Geschäftssegmente gemäß IFRS 8.

Die Anpassung der Segmentberichterstattung auf die Geschäftssegmente **Fleet Leasing**, **Online Retail**, **Captive Leasing** und **Flottenmanagement** basiert auf der Einschätzung der relativen Bedeutung und Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftssegmente. Die Allane Mobility Group ist weiterhin in den zwei Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig, wobei sich der Geschäftsbereich Leasing in die operativen Geschäftssegmente **Fleet Leasing**, **Online Retail** und **Captive Leasing** unterteilt. Im Geschäftsbereich Flottenmanagement erfolgt keine weitere Untergliederung.

Die Ressourcen-Allokation und die Bewertung der Ertragskraft des Konzerns durch den Vorstand erfolgt anhand dieser Geschäftssegmente (Management-Approach). Maßgeblich für die Bewertung der Ertragskraft durch den Vorstand ist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) der Geschäftsbereiche.

Die Segmentinformation nach Region stellt die Aufteilung des Gesamtumsatzes, der Konzerninvestitionen sowie des Konzernvermögens nach dem Standort der Konzerngesellschaften dar.

Die Segmentinformationen basieren auf den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzernabschlusses. Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen, die auf die Segmente verteilt werden, werden in der Überleitungsrechnung auf die Konzernzahlen eliminiert. Konzernvermögen und -schulden berücksichtigen keine Steuerpositionen.

5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen bestanden zum Ende des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von 1,8 Mio. Euro (2024: 1,6 Mio. Euro) und stiegen somit leicht im Vergleich zum Vorjahr.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Leasingflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 267,0 Mio. Euro (2024: 299,5 Mio. Euro).

Eventualverbindlichkeit

Zum 31. Dezember 2025 bestehen keine (2024: 0,0 Mio. EUR) Sachverhalte, die eine Angabe einer Eventualverbindlichkeit rechtfertigen.

5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen die Beziehungen zwischen der Allane Mobility Group und der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A., Santander, 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.

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ist Mutterunternehmen der Allane SE. Die Allane Mobility Consulting Österreich GmbH und die Allane Mobility Consulting SARL sind indirekte, nicht konsolidierte Tochterunternehmen der Allane SE. Die Allane Service Verwaltungs GmbH ist ein direktes nicht konsolidiertes Tochterunternehmen der Allane SE. Bei

den anderen nahestehenden Unternehmen handelt es sich um Konzerngesellschaften der Banco Santander S.A., sowie um Konzerngesellschaften der Hyundai Motor Company.

Die wesentlichen Transaktionen und Salden aus derartigen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A. einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures sind nachfolgend dargestellt.

Nahestehende Unternehmen

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen		Beanspruchte Leistungen		Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	
	2025	2024	2025	2024	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Banco Santander International SA, Genf, Schweiz	1	1	-	-	-	-	-	-
Genesis Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	-	-	0,7	0,8	-	-	-	0,1
Genesis Motor Switzerland AG, Zürich, Schweiz	-	-	8,7	4,0	-	-	0,2	0,4
Hyundai AutoEver Corp., Seoul, Korea	1	-	0,2	1,1	-	-	0,5	1
Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main	13,5	4,9	2,0	92,3	0,5	1,4	23,3	20,4
Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyundai Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	70,8	34,5	-	15,3	12,6	29,1	-	11,1
Hyundai Motor France SAS, La Garenne-Colombes, Frankreich	-	1	-	-	1	-	-	1
Kia France, Rueil Malmaison, Frankreich	-	1	-	-	1	-	-	1
Kia Motors Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	34,8	21,9	0,2	4,8	5,6	21,3	1	-
Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach	1	0,9	31,1	21,9	-	1	943,6	900,5
Santander Consumer Leasing GmbH, Mönchengladbach	0,5	0,8	1	1	-	1	-	1
Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien	-	-	0,7	0,6	-	-	0,2	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 Mio. Euro

Die Allane SE und HCBE haben im Rahmen der Übernahme des Leasingproduktportfolios (Kilometer- und Full-Service-Leasing) für „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“ der HCBE durch die Allane am 17. Februar 2025 einen gemeinsamen Kooperationsvertrag geschlossen. Die hierfür gezeichnete Absichtserklärung vom 15. Januar 2024 verliert nach

Vertragsabschluss somit ihre Wirkung. Der Kooperationsvertrag regelt im Wesentlichen die Zusammenarbeit beider Parteien sowie die Leistungsverpflichtungen im Rahmen des Angebots der Produkte „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“. Im Vertrag vereinbaren beide Parteien eine auf dem Neugeschäftsvolumen basierende jährliche Kompensationszahlung,

die durch die Allane SE an die HCBE zu leisten ist. Seit der Übernahme des Captive Leasing Geschäfts durch die Allane SE im Geschäftsjahr 2022 wurden jährliche Kompensationszahlungen an die HCBE geleistet. Der Kooperationsvertrag enthält eine für beide Parteien wirksame Change-of-Control Klausel, welche den Parteien im Falle eines Kontrollwechsels einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht einräumt.

Zudem zeichneten am 13. März 2024 die beiden Parteien, Allane SE und die HCBE, einen Vertrag über die Übertragung einzelner Dienstleistungen des Remarketingprozesses der HCBE an die Allane. Durch den Vertragsabschluss wird die Allane SE beauftragt den Rücknahmeprozess sowie die Vermarktung für ausgewählte Leasingrückläufer zu übernehmen. Der auf den 13. März 2024 datierte Dienstleistungsvertrag zwischen der Allane SE und der HCBE regelt das Kommissionsgeschäft und wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen. Der Dienstleistungsvertrag enthält eine für beide Parteien wirksame Change of Control Klausel, welche den Parteien im Falle eines Kontrollwechsels einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht einräumt.

Darüber hinaus hat die Allane SE am 29. Dezember 2022 einen Kooperationsvertrag mit der Hyundai Motor Deutschland GmbH („HMD“) über das Produkt „Hyundai Leasing“ abgeschlossen. Der Vertrag regelt die operative Abwicklung des Leasinggeschäfts im Rahmen von „Hyundai Leasing“ und stellt die produktbezogene Unterstützung sowie die Vermittlungsdienstleistung durch HMD sicher. Zudem vereinbarten die Parteien eine jährliche Kompensationszahlung, die von der Allane Mobility Group zu leisten ist. Der Kooperationsvertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren und beinhaltet eine Change-of-Control-Klausel. Im Falle eines Kontrollwechsels haben beide Parteien das Recht, die Kooperationsvereinbarung außerordentlich zu kündigen. Weiter verständigten sich die Allane SE und HMD im Geschäftsjahr 2024 auf eine Restwertunterstützung für 1.895 Fahrzeuge, welche im Rahmen exklusiver Vertriebskampagnen „verleast“ wurden. Der Vertrag hierzu wurden am 17. Februar 2025 zwischen beiden Parteien geschlossen und regelt die bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen der HMD an die Allane SE die sich aus etwaigen entstehenden Restwertverlusten bei der Vermarktung der Fahrzeuge am Leasingvertragsende ergeben. Der Vertrag endet mit dem Zeitpunkt, an dem das letzte Fahrzeug der 1.895 Fahrzeuge im Zuge des Remarketingprozesses erfolgreich vermarktet wurde.

Im Dezember 2022 hatte die Allane SE zusammen mit ihrer Mehrheitseigentümerin Hyundai Capital Bank Europe GmbH und der Kia Motors Deutschland GmbH in einer gemeinsamen „Memorandum of Understanding“ ihre Absichten über den Auf- und Ausbau ihrer strategischen Kooperation zu „Kia Leasing“ erklärt. Diese Absichtserklärung regelt die strategische Partnerschaft zwischen den Parteien und besteht bis auf weiteres und verliert die Gültigkeit erst nach Abschluss eines eigenständigen Kooperationsvertrags oder der Kündigung einer der Parteien.

Die Allane SE hat mit der Santander Consumer Bank AG ein „Credit Facility Agreement“ getroffen. Von dieser Credit Facility waren zum Stichtag Darlehen in Höhe von 956 Mio. Euro (2024: 900 Mio. Euro) in Anspruch genommen. Die Darlehen haben eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren. Es besteht eine Change of Control Klausel, woraus die Santander Consumer Bank AG das Recht hat, beim Eintritt eines Change of Controls, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten unverzüglich fällig zu stellen.

Zum 31. Dezember 2023 bestand mit der Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien ein IT-Lizenznutzungsvertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren, der im Juni 2024 ausgelaufen ist. Im Geschäftsjahr 2024 wurde dieser Vertrag um weitere zweieinhalb Jahre verlängert. Zum 31. Dezember 2025 beträgt die verbleibende Vertragslaufzeit ein Jahr.

Zudem bestanden zum 31. Dezember 2025 Geschäftsbeziehungen zu der Santander Consumer Leasing GmbH. Die Allane SE trat hierbei als Leasinggeber für 102 Leasingfahrzeuge auf. Die durchschnittliche Vertragslaufzeit der 102 Leasingfahrzeuge beträgt 24 Monate.

Alle offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen, welche separat ausgewiesen sind, wurden aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen abgerechnet. Im aktuellen Jahr wurden Aufwendungen für Wertminderungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 0,5 Mio. Euro erfasst (2024: 0,6 Mio. Euro*).

Die dargestellten Geschäftsbeziehungen werden jeweils zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt.

* Angepasst: Vorjahreswert des veröffentlichten Geschäftsberichtes 2024 0,0 Mio. Euro

Aufsichtsrat und Vorstand der Allane SE

Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Ignacio Barbadillo Llorens Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Juni 2024) Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S.A. Madrid, Spanien	Mitglied des Vorstands der Drive S.r.l., Italien Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Leasing S.A., Frankreich
Marcello Brutti Mitglied des Aufsichtsrats (seit 08.09.2025) Leiter Global Business Division & EVP der Hyundai Capital Services Seoul, Korea	Mitglied des Verwaltungsrats der Hyundai Capital America
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	Board Advisor der Way.com, San Francisco, USA
Im Jahr 2025 ausgeschiedene Mitglieder	
Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats vom 29.03.2022 bis 26.06.2025 Freiberuflicher Berater Maarsse, Niederlande	Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht
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	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
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	Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital Canada Inc., Kanada Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital France SAS, Marc-en-Baroeul, Frankreich Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital America Corp, Irvine, USA
Keunbae Hong Mitglied des Aufsichtsrats vom 30. Juni 2023 bis 30.09.2025 Managing Director Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Südkorea	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	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Woo Jong Joo Mitglied des Aufsichtsrates (seit 21.01.2026) Leiter Global Business Sub Division der Hyundai Capital Services Inc. Seoul, Korea	Member of the Board of Directors der Hyundai Capital UK
Dr. Axel Wienadt Mitglied des Aufsichtsrates (seit 2. April 2024) Selbständiger Unternehmensberater Königstein, Deutschland	Mitglied der Geschäftsleitung der Atlantic BidCo. GmbH, Frankfurt am Main

Vorstand	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Eckart Klumpp Vorsitzender, CEO München	Geschäftsführer der Allane Location Longue Durée SARL, Frankreich Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting SARL, Frankreich Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting B.V., Niederlande
Álvaro Hernández CFO München	Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting GmbH, Deutschland Geschäftsführer der One Mobility Management GmbH, Deutschland Geschäftsführer der Allane Mobility Consulting B.V., Niederlande Geschäftsführer Allane Services Verwaltungs GmbH, Deutschland

Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und des Vorstands der Allane SE

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2024 und 2025 auf individueller Basis wie folgt festgelegt:

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
Summe fixe Vergütung	688.201	681.395	401.877	401.207
Mehrfährige variable Vergütung	182.000	191.100	120.000	125.700
Summe Gesamtvergütung	870.201	872.495	521.877	526.907

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 belaufen sich auf 1.392.078 Euro (2024: 1.399.402 Euro).

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

in TEUR	2025	2024
Bezüge des Vorstands		
Kurzfristig fällige Leistungen ¹	1.181	1.178
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	64
Andere langfristig fällige Leistungen	211	222
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Anteilsbasierte Vergütungen	-	-
Bezüge des Vorstands	1.392	1.463
Bezüge des Aufsichtsrats	54	67
Gesamt Konzern	1.446	1.530

¹ Hierin enthalten sind Bezüge von ehemaligen Vorstandsmitgliedern in Höhe von 19 TEUR (2024: 19 TEUR)

Versorgungszusagen für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats existieren nicht.

5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 einen Vortrag auf neue Rechnung von –60.146 TEUR (2024: –86.009 TEUR) aus. Dem Bilanzgewinn steht der Verlustvortrag aus dem Vorjahr gegenüber. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2025 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzgewinn wird auf neue Rechnung vortragen und verringert den Vorjahresbetrag entsprechend.

Dies würde zur nachfolgend dargestellten Ergebnisverwendung führen:

Verwendung des Bilanzgewinns in TEUR	2025	2024
Zahlung einer Dividende von 0,00 Euro (2023: 0,09 Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie	0	0
Vortrag auf neue Rechnung	-60.146	-86.009

Zum 31. Dezember 2025 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Für das Geschäftsjahr 2025 wird eine Dividendenausschüttung von 0,00 Euro empfohlen. Der Bilanzgewinn wird durch den Verlustvortrag thesauriert.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2024

wurde von der Hauptversammlung am 31. Juli 2025 unverändert angenommen.

5.5 Nachtragsbericht

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 wir bei einer Fortsetzung der militärischen Auseinandersetzungen das Zinsänderungsrisiko als bedeutend für unser Neugeschäft und einhergehend für 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.

Darüber hinaus sind nach dem Bilanzstichtag keine Ereignisse von wesentlicher Bedeutung eingetreten, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns wesentlich beeinflussen könnten.

5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wird und welche Empfehlungen nicht angewendet werden, wurde im Geschäftsjahr abgegeben und auf der Webseite der Allane SE ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik „Corporate Governance“ den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 22. April 2026 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Garching bei München, 22. April 2026

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández



Weitere Informationen

D.1	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	145
D.2	Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	146
D.3	Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	153
D.4	Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	155
D.5	Finanzkalender	156

D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter

der Allane SE, Garching bei München, für das Geschäftsjahr 2025

gemäß §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB

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

Garching bei München, 22. April 2026

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

D.2 – Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrunde liegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

„An die Allane SE, Garching bei München

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Allane SE, Garching bei München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht (Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns) 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden

deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner 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 des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses 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 KONZERNABSCHLUSSES UND DES ZUSAMMENGEFASSTEN LAGEBERICHTS“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Zusätzlich zu dem im Abschnitt „Wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit“ beschriebenen Sachverhalt haben wir die folgenden Sachverhalte, als die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte bestimmt, die in unserem Bestätigungsvermerk mitzuteilen sind:

Wir haben den folgenden Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt, die in unserem Bestätigungsvermerk mitzuteilen sind:

Werthaltigkeit des Leasingvermögens

Sachverhalt

Im Bilanzposten „Leasingvermögen“ werden vermietete Fahrzeuge aus Leasingverträgen ausgewiesen EUR 2.508,9 Mio. (89,7% der Konzernbilanzsumme). Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein erzielbarer Wert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung 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 des Konzerns und zum anderen in hohem Maße mit Schätzunsicherheiten verbunden, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen große 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 3.2 „Aktiva – Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte“ des Konzernanhangs 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 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 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
- die übrigen Teile des Geschäftsberichts mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss 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 des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, 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 Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und

Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss 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 des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und 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 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 Konzernabschlusses 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 Konzernabschluss 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 Konzernabschlusses 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 des

Konzerns 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile. beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss,

seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns,

- 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 Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „ALL-ANE_SE_KA_2025.xbri“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss 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 Konzernabschlusses 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 des Konzernabschlusses 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 Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 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 Konzernabschlussprüfers 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 Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

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 des Konzernabschlusses der Allane SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen erbracht:

- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870).

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht –

auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses 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

D.3 – Bilanz

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

Aktiva in TEUR		31.12.2025	31.12.2024
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) täglich fällig	14.020	14.020	2.513
		14.020	2.513
2. Forderungen an Kunden		42.649	48.931
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute 0 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)			
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		13.569	11.131
4. Leasingvermögen		2.391.637	1.971.493
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	16.737		16.737
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-		2.122
c) Geschäfts- oder Firmenwert	891		1.088
		17.627	19.947
6. Sachanlagen		7.180	6.882
7. Sonstige Vermögensgegenstände		558.593	558.593
8. Rechnungsabgrenzungsposten		4.857	3.864
9. Aktive latente Steuern		1.737	-
		3.051.869	2.623.355

Passiva

in TEUR

		31.12.2025	31.12.2024
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	-		181.645
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	943.647		994.986
		943.647	1.176.631
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	4.852		2.698
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.484		3.252
		8.336	5.950
3. Sonstige Verbindlichkeiten		-	-
4. Rechnungsabgrenzungsposten		-	-
5. Passive latente Steuern		28.249	40.634
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	-		-
b) andere Rückstellungen	20.612		20.612
		-	139.068
7. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	-		86.306
b) Kapitalrücklage	-		-
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	-		2.625.092
d) Bilanzverlust (2023: Bilanzgewinn)	-86.009		-
		-86.009	2.711.397
		894.223	4.073.681

D.4 – Gewinn- und Verlustrechnung

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

in TEUR			2025	2024
1. Leasingerträge		797.452		657.300
2. Leasingaufwendungen		324.100		293.662
			473.352	363.638
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		15.223		8.780
4. Zinsaufwendungen		78.650		52.453
			63.427	43.673
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			10.479	5.458
6. Aufwendungen aus Verlustübernahme			-	-
7. Provisionserträge		-	1.172	1.141
8. Provisionsaufwendungen		-	11.378	31.765
9. Sonstige betriebliche Erträge			8.567	9.814
10. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	31.420			31.851
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.474			5.288
b) andere Verwaltungsaufwendungen		39.230		38.042
			76.124	75.181
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		310.282		329.509
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		9.998		9.284
			320.280	338.793
12. Sonstige betriebliche Aufwendungen			467	1.454
13. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		13.264		25.758
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		20.760		817
15. Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelten Wertpapiere		800		-
			6.696	24.941
16. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			28.590	-135.756
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			2.727	-29.915
15. Erträge aus Verlustübernahme			-	-
18. Sonstige Steuern				
19. Jahresfehlbetrag (2023: Jahresüberschuss)			25.863	-105.841
20. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			-86.009	19.832
21. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen			-	-
22. Bilanzverlust (2023: Bilanzgewinn)			-60.146	-86.009

D.5 – Finanzkalender

Finanzkalender der Allane Mobility Group

Veröffentlichung Geschäftsbericht 2025	30. April 2026
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2026	29. Mai 2026
Ordentliche virtuelle Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2025	25. Juni 2026
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2026	28. August 2026
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2026	27. November 2026

Alle Termine/Veranstaltungsorte ohne Gewähr



Allane SE

Parkring 33
85748 Garching bei München | Deutschland

Kontakt Investor Relations

E-Mail ir@allane.com

Phone +49 89 7080 816 10

Online ir.allane-mobility-group.com

