

Allane SE

Pullach

Zusammengefasster Lagebericht und
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023

A – Zusammengefasster Lagebericht

A.1 – Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Pullach, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Sixt Leasing“, „Allane Mobility Consulting“, „Sixt Neuwagen“, „autohaus24“ und „Flottenmeister“ betreibt. Sie hat ihren Sitz in der Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, 82049 Pullach, und ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter HRB 227195 eingetragen. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Die Allane SE ist als Finanzdienstleistungsunternehmen der Aufsicht durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterstellt und hat die von der BaFin aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten und die geltenden Regelungen 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, Korea, übernommen. Im Rahmen der Trennung von der Sixt SE beschloss die Hauptversammlung der Sixt Leasing SE am 29. Juni 2021 die Änderung 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, seit dem 1. Januar 2024 Vorsitzender des Vorstands (CEO), und Herrn Álvaro Hernández, seit dem 1. Dezember 2021 Mitglied des Vorstands (CFO). Das Amt des CEO wurde zuvor bis zum 31. Dezember 2023 von Herrn Donglim Shin begleitet.

Der Aufsichtsrat der Allane SE, der satzungsgemäß aus sechs Mitgliedern besteht, überwacht und berät den Vorstand und ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft und die Allane Mobility Group unmittelbar eingebunden.

Die Allane SE fungiert als operative Leasinggesellschaft und Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie hält direkt oder indirekt Beteiligungen von jeweils 100 % am gezeichneten Kapital von insgesamt zwölf Gesellschaften, die im Wesentlichen im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft tätig sind. Hiervon haben fünf Gesellschaften ihren Sitz in Deutschland wobei die verbleibenden sieben Gesellschaften ihren Geschäftssitz in Frankreich, der Schweiz, Österreich oder den Niederlanden haben.

Zwischen der Allane SE und der Allane Mobility Consulting GmbH sowie der One Mobility Management GmbH besteht ein Ergebnisabführungsvertrag.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 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, Frankfurt am Main („HCBE“), die 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte hielt.

Im Rahmen der Veräußerung der Allane SE an die HCBE durch die Sixt SE schlossen die Allane SE und die Sixt verschiedene Verträge, in denen die befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ rechtlich geregelt ist. Demnach ist die Weiternutzung der Marke „Sixt“ auf einen Zeitraum von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion beschränkt. Im April 2023 hat die Allane Mobility Group eine neue Markenidentität vorgestellt. Seitdem wird das Flottenleasing unter der Marke „Allane Fleet“, vormals „Sixt Leasing“ und das Flottenmanagement unter der Marke „Allane Mobility Consulting“, vormals „Sixt Mobility Consulting“, inklusive einer neuen Corporate Identity geführt. Voraussichtlich werden in dem Jahr 2024 alle Geschäftsbereiche vollständig unter der neuen Markenidentität geführt.

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

1.2 Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

Die Allane Mobility Group umfasst die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement. Der Geschäftsbereich Leasing betreibt sein operatives Geschäft durch das Retail Leasing und dem Flottenleasing. Der Geschäftsbereich Flottenmanagement wird nicht weiter unterteilt

Die Allane Mobility Group trifft die Entscheidungen über die Ressourcenverteilung auf Basis der Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement. Folglich war im Geschäftsjahr 2023 eine weitere Unterteilung der Geschäftsbereiche für die Entscheidungsfindung der Allane Mobility Group unerheblich.

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, Österreich und den Niederlanden vertreten.

Der Geschäftsbereich Leasing gliedert sich in das Flottenleasing (Firmenkundenleasing) und Retail Leasing (Privat- und Gewerbekundenleasing, im Rahmen des klassischen Online Retailis sowie dem im Geschäftsjahr 2022 gestarteten Captive Leasing).

Im Flottenleasing bietet der Konzern Leasingfinanzierungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen (sogenanntes Full-Service-Leasing) für Firmenkunden an. Zielkunden sind zum einen Unternehmen mit einer Fuhrparkgröße 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 durch individuelle Flottenlösungen. Zudem werden auch kleinere Firmenkunden mit einer Flottengröße von rund 20 bis 100 Fahrzeugen betreut. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, den Fuhrparkeinkauf über standardisierte Produkte und Prozesse zu professionalisieren.

Das Leistungsspektrum umfasst neben dem klassischen Finanzierungsleasing eine Vielzahl von Dienstleistungen wie herstellerübergreifende Online-Konfiguration, Beratung zur Fahrzeugauswahl, Online-Genehmigungsverfahren nach spezifischen Unternehmensrichtlinien, preisoptimierte Fahrzeugbeschaffung, Wartung der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg, Reifenwechsel, Pannen- und Schaden-Assistance, Schadenmanagement inklusive Versicherungsabwicklung sowie das Management von Tankkarten, Kraftfahrzeugsteuern und Rundfunkbeiträgen. Gemessen am Vertragsbestand im Flottenleasing lag der Anteil der Verträge, die Finanzleasing mit Servicekomponenten unterschiedlichen Umfangs verbinden, Ende 2023 bei ca. 93 % des Vertragsbestands im Flottenleasing.

Im Retail Leasing betreibt die Allane SE unter anderem über die Webseiten [sixt-neuwagen.de](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de) das operative Geschäft im klassischen Online Retail. Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden (mit einer Flottengröße von bis zu 20 Fahrzeugen) die Möglichkeit, Modelle von mehr als 30 Pkw-Herstellern zu konfigurieren, ein individuelles Leasingangebot anzufordern und Fahrzeuge online zu bestellen. Zudem kann aus einer großen Anzahl an sofort verfügbaren Lagerwagen ausgewählt werden. Mit dem Fahrzeugleasing im online-gestützten Direktvertrieb adressiert das Unternehmen einen, gemäß einer Studie des Bundesverband Direktvertrieb Deutschland (BDD) in Deutschland stark wachsenden Markt – gemessen am Gesamtumsatz. Das Retail Leasing umfasst neben dem Online Retail auch das im Rahmen der Implementierung von *FASTLANE 27* hinzugekommene Captive Leasing, innerhalb der sowohl privaten als auch gewerblichen Kunden Fahrzeugmodelle der Hersteller Hyundai und Kia über das Händlernetz am Point-of-Sale angeboten werden. Das Kernstück hier bildet das von Allane entwickelte Händlerportal „Allease“.

Im Retail Leasing werden neben dem Leasingangebot zusätzliche Servicedienstleistungen wie Wartungs- und Verschleiß-, Inspektions-, Winterreifen- und Versicherungspaket angeboten, die sich im Online Retail online zum Leasingvertrag hinzubuchen lassen und in die Leasingrate eingerechnet werden. Im Captive Leasing werden dieselben Servicedienstleistungen am Point-of-Sale angeboten und in die Leasingrate eingerechnet werden. Am Geschäftsjahresende 2023 enthielten ca. 43% der Privat- und Gewerbekundenverträge im Retail Leasing mindestens eine Servicekomponente.

Quellen BDD, Situation der Direktvertriebsbranche in Deutschland 2023

1.2.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Über die im Jahr 2011 gegründete Allane Mobility Consulting GmbH sowie weitere direkte und indirekte Tochtergesellschaften der Allane SE betreibt die Allane Mobility Group den Geschäftsbereich Flottenmanagement. Dabei wird die Expertise im Management größerer Fahrzeugflotten auch Kunden angeboten, die ihre Fahrzeuge gekauft oder über andere Anbieter geleast haben. Die Zielgruppe reicht vom mittelständischen Betrieb bis zum internationalen Großkonzern.

Als Flottenmanager ist es das Ziel von Allane Mobility Consulting, Unternehmen bei Beschaffung und Betrieb von Leasing- und Kauffuhrparks zu beraten und zu unterstützen. Dazu werden – ebenso wie im Flottenleasing – selbstentwickelte, online-basierte IT-Tools eingesetzt, unter anderem der Multibid-Konfigurator und das Analysetool FleetIntelligence. Der Multibid-Konfigurator bietet Funktionen wie Flottenfahrzeuge frei zu konfigurieren, sie mit möglichen Alternativfahrzeugen zu vergleichen und Ausschreibungen für Wunschfahrzeuge unter verschiedenen Leasinggesellschaften durchzuführen. Zudem steht den Flottenkunden und -managern das digitale Analysetool „FleetIntelligence“ interne Analysen zur Verfügung. 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 der Unternehmenskunden bei allen Themen rund um das Fahrzeug, von der Bestellung über das Unfallmanagement bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „MyAllane“ ermöglicht es fahrzeugbezogene Aufgaben wie die Buchung von Werkstattterminen 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 stehen die Geschäfte der Allane-Gesellschaften unter dem Einfluss verschiedener Rechtsordnungen und Verordnungen, unter anderem aus den Bereichen Straßenverkehr, öffentliche Ordnung, Steuern, Versicherungen, Vorschriften von Finanzaufsichtsbehörden und Regularien für die Kapital- und Finanzmärkte.

Wirtschaftlich ist der Konzern von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen, die vor allem die Ausgabenbereitschaft von Konsumenten und die

Investitionsbereitschaft von Unternehmen beeinflussen können, sowie von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes abhängig. Darüber hinaus sind Veränderungen des allgemeinen Zinsniveaus oder der steuerlichen Rahmenbedingungen wesentliche externe Faktoren, die sich auf das Geschäft der Allane Mobility Group auswirken können. Ebenso können gesellschaftliche Trends Einfluss auf die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen haben, zum Beispiel die wachsende Bereitschaft, nicht für das Eigentum eines Fahrzeugs, sondern – in Form einer zeitabhängigen Nutzungsgebühr – für die Bereitstellung von Mobilität zu zahlen.

2. Unternehmenssteuerung

Der langfristige Unternehmenserfolg der Allane Mobility Group wird an definierten finanziellen und operativen Steuerungskennzahlen gemessen. Darüber hinaus spielen nichtfinanzielle Leistungsgrößen für die Allane Mobility Group insbesondere in den Bereichen Klimaschutz, Arbeitgeberattraktivität sowie Mitarbeiterförderung und -entwicklung eine Rolle.

Die Unternehmenssteuerung erfolgt auf Basis der Segmente Leasing und Flottenmanagement.

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

- der Konzernvertragsbestand (Vertragsanzahl),
- der operative Konzernumsatz¹ (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).

¹ Im Geschäftsjahr 2023 erfolgte im Rahmen der Erlöserfassung nach IFRS 15 für einige Servicekomponenten eine Anpassung, sodass Allane die entsprechenden Erlöse nicht mehr in der Rolle als Prinzipal, d. h. auf Bruttobasis, sondern in der des Agenten, d. h. auf Nettobasis, erfasst. So wurden im Geschäftsbereich (Segment) Leasing die Servicekomponenten "Treibstoffe", "KFZ-Steuer und Beiträge", "Ersatzfahrzeuge" sowie im Geschäftsbereich (Segment) Flottenmanagement die Servicekomponenten "Treibstoffe", „Schadenmanagement“, "Wartung und Verschleiß", "Reifen", "KFZ-Steuer und Beiträge", "Ersatzfahrzeuge" sowie "Logistik" die zuvor als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt wurden, als Agent (Nettobasis) dargestellt. Die Servicekomponenten, die im Rahmen eines Pauschalvertrags abgerechnet werden, werden weiterhin als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Die operativen Steuerungsgrößen (finanzielle Leistungsindikatoren) wurden bis zum Geschäftsjahr 2023 auf der Bruttobasis gesteuert. Die Finanzprognose für das Geschäftsjahr 2024 und die finanziellen Leistungsindikatoren ab dem Geschäftsjahr 2024 werden auf der Nettobasis gesteuert. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Darüber hinaus unterstützen folgende Kennzahlen die Steuerung des Konzerns (für diese Kennzahlen werden keine Prognosen und somit auch keine Soll-Ist-Vergleiche vorgenommen):

- der Vertragsbestand der Geschäftsfelder (Vertragsanzahl),
- der Konzernumsatz (operativer Umsatz und Verkaufserlöse),
- das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen des Konzerns (EBITDA),
- die operative Umsatzrendite des Konzerns (EBT/operativer Umsatz) sowie

- die Eigenkapitalquote des Konzerns (Eigenkapital/ Bilanzsumme).

3. Forschung und Entwicklung

Die Allane SE verfolgte im Geschäftsjahr 2023 keine wesentlichen Forschungsaktivitäten. Um die Digitalisierung des Geschäftsmodells voranzutreiben, entwickelt die Allane SE neue Produkte, Applikationen und digitale Geschäftsprozesse selbst. Dabei nimmt Allane je nach Projektanforderung, Kapazitätsbedarf und relevanter Expertise, externe Dienstleistung in Anspruch. Im Geschäftsjahr 2023 sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von 8,6 Mio. Euro angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr planmäßige Abschreibungen in Höhe von 4,5 Mio. Euro und außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,9 Mio. Euro an. Zudem wurde eine außerplanmäßige Abschreibung auf nicht fertiggestellte Software in Höhe von 0,8 Mio. Euro vorgenommen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen wurden für nicht mehr genutzter Software vorgenommen.

A.2 – Wirtschaftsbericht

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen und sich die Gesamtjahreszahlen nicht aus der Aufsummierung der einzelnen Quartalszahlen ergeben. Aus dem gleichen Grund kann es sein, dass die dargestellten Prozentangaben nicht genau den absoluten Zahlen entsprechen, auf die sie sich beziehen.

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die Allane Mobility Group operiert mit ihren Tochtergesellschaften in ihrem Heimatmarkt Deutschland sowie in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden. Für die Geschäftstätigkeit des Konzerns in diesen Märkten sind verschiedene Einflussfaktoren wesentlich, insbesondere die Investitionstätigkeit der Unternehmen, die Ausgabenbereitschaft von Geschäfts- und Firmenkunden, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts.

Die Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2023 in fast allen wichtigen Wirtschaftsräumen erneut verlangsamt. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) stieg das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 3,1 %; im Vorjahr war es noch um 3,5 % gewachsen. Auch laut dem Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) wuchs die Weltwirtschaft 2023 um 3,1 % (2022: 3,3 %).

Die Erholung der Weltwirtschaft von der COVID-19-Pandemie, dem russischen Einmarsch in der Ukraine und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten zeigt sich als widerstandsfähig. Die Inflation ging indes zügiger als erwartet von ihrem Höchststand im Jahr 2022 zurück, wobei die negativen Auswirkungen auf Beschäftigung und Wirtschaftstätigkeit ebenfalls geringer als erwartet ausfielen.

Das spiegelten auch die günstigen Entwicklungen auf der Angebotsseite und bei den Zinsen wider, welche die Inflationserwartungen zuvor auf einem stabilen Niveau gehalten hatten. So sank die weltweite Inflationsrate im Gesamtjahr 2023 auf 6,8 %, während sie im Vorjahr noch 8,7 % betragen hatte.

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2023 schwächer als im Vorjahr entwickelt. Das BIP ging nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 0,3 % zurück. Die Erholung der deutschen Wirtschaft vom pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020 setzte sich damit nicht weiter fort. Die starke Teuerung sowie ungünstige Finanzierungsbedingungen durch gestiegene Zinsen im nach wie vor krisengeprägten wirtschaftlichen Umfeld haben die Konjunktur in Deutschland ins Stocken gebracht.

So haben sich die stark angestiegenen Verbraucherpreise im Jahr 2023 auch auf die privaten Konsumausgaben negativ ausgewirkt. Letztere gingen gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % zurück.

Der deutsche Arbeitsmarkt entwickelte sich 2023 weiterhin stabil, sodass die durchschnittliche Zahl der Erwerbstätigen um 0,7 % auf 45,9 Mio. Personen anstieg. Das Finanzierungsdefizit des Staatshaushalts wurde um rund 14 Mrd. Euro auf ein Minus von 82,7 Mrd. Euro reduziert. Gemessen am nominalen BIP lag die Defizitquote Destatis zufolge bei 2,0 % (2022: 2,5 %).

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024;
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Welt, Nr. 109, Dezember 2023;
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2023 um 0,3 % gesunken, 15. Januar 2024.

2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose

Überblick der finanziellen Leistungsindikatoren:

	31. Dezember 2022	Prognose	31. Dezember 2023
Konzernvertragsbestand (Vertragszahl)	115.900	120.000 bis 150.000 Verträge	125.800
Operativer Konzernumsatz (in Mio. Euro) ¹	385,4	Bandbreite von 350 bis 400 Mio. Euro	412,9
Ergebnis vor Steuern (EBT) (in Mio. Euro)	12,8	Niedriger zweistelliger Millionenbetrag	12,6

¹ Darstellung des operativen Konzernumsatzes für das Geschäftsjahr 2023 auf Bruttobasis, um Vergleichbarkeit mit Jahresprognose aus dem Geschäftsbericht 2022 und des Vorjahreswerts zu gewährleisten. Außerhalb des Abschnittes „2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose“ erfolgt die Darstellung auf Nettobasis (342,7 Mio. Euro). Die operativen Steuerungsgrößen (finanzielle Leistungsindikatoren) wurden bis zum Geschäftsjahr 2023 auf der Bruttobasis gesteuert. Die Finanzprognose für das Geschäftsjahr 2024 und die finanziellen Leistungsindikatoren ab dem Geschäftsjahr 2024 werden auf der Nettobasis gesteuert. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group erfüllte bzw. übererfüllte gemessen an den finanziellen Leistungsindikatoren die am 31. Dezember 2022 getätigte Prognose für das Geschäftsjahr 2023.

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group per 31. Dezember 2023 lag mit 125.800 Verträgen um 8,5 % über dem Niveau des Vorjahres (2022: 115.900 Verträge) und somit auch innerhalb der Prognose für das Geschäftsjahr 2023. Der Vertragsbestand per 31. Dezember 2023 teilt sich auf in 111.600 aktive Verträge und 14.200 abgeschlossene aber noch nicht aktive Verträge. Hauptursächlich hierfür war die fortschreitende erfolgreiche Vertragsentwicklung im Retail Leasing.

Vertragsbestand²

in Tausend Stück	2023	2022	Veränderung in %
Geschäftsbereich Leasing	77,3	68,9	12,3
Davon Flottenleasing	33,7	33,6	0,3
Davon Retail Leasing	43,6	35,3	23,7
Geschäftsbereich Flottenmanagement	48,5	47,0	3,1
Gesamt Konzern	125,8	115,9	8,6

² Inkl. Leasingverträge, Flottenmanagementverträge, Serviceverträge und Bestellbuch (Verträge, bei denen das Fahrzeug noch nicht ausgeliefert wurde).

Der operative Konzernumsatz (exklusive Verkaufserlöse) stieg auf Bruttobasis um 7,1 % auf 412,9 Mio. Euro (2022: 385,4 Mio. Euro; auf Nettobasis Anstieg um 13,9 % auf 342,7 Mio. Euro (2022: 301,0* Mio. Euro)). Mit diesem Anstieg wurde die Prognose für das Geschäftsjahr 2023 übertroffen. Wesentlicher Treiber war auch hier das Wachstum des Konzernvertragsbestand im Retail Leasing,

wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingerlöse (Finanzrate) zu verzeichnen ist. Diese Entwicklung steht in direktem Zusammenhang mit den steigenden Anschaffungskosten infolge steigender Listenpreise bei der Beschaffung von Neufahrzeugen.

Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) verblieb mit 12,6 Mio. Euro (2022: 12,8 Mio. Euro) leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Entwicklung lässt sich im Wesentlichen auf die erhöhten Refinanzierungskosten infolge gestiegener Zinsaufwendungen zurückführen. Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Konzernumsatz auf Nettobasis) lag infolgedessen bei 3,7 % (2022: 4,3* %).

* Angepasst, siehe Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethode“, Unterkapitel „3.1 Gewinn- und Verlustrechnung“ zu „Umsatz“

3. Vertragsbestands- und Umsatzentwicklung der Geschäftsbereiche

3.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing lag der Vertragsbestand zum Ende des Berichtsjahres mit 77.300 Verträgen 12,3 % über dem Wert zum 31. Dezember 2022 (68.900 Verträge). Dabei stieg der Vertragsbestand im Retail Leasing um 23,7 % auf 43.600 Verträge (2022: 35.300 Verträge). Der Vertragsbestand im Flottenleasing stieg mit einem Plus von 0,3 % leicht an und schließt in der Berichtsperiode mit 33.700 Verträgen ab (2022: 33.600 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing stieg im Berichtsjahr um 8,0 % auf 594,2 Mio. Euro (2022: 550,0* Mio. Euro). Der operative Umsatz (Segmentumsatz

ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern) stieg um 13,7 % auf 321,1 Mio. Euro (2022: 282,4* Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahrzeugen stiegen leicht um 2,0 % auf 273,0 Mio. Euro (2022: 267,6 Mio. Euro).

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement stieg der Vertragsbestand per Ende 2023 gegenüber dem Vorjahr um 3,1 % auf 48.500 Verträge (2022: 47.000 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs lag bei 25,1 Mio. Euro und stieg damit im Jahr 2023 um 18,8 % (2022: 21,1* Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) erhöhte sich um 16,1 % auf 21,6 Mio. Euro (2022: 18,6* Mio. Euro). Die Erlöse aus der Vermittlung/ dem Verkauf von Kundenfahrzeugen erhöhten sich deutlich um 38,4 % auf 3,5 Mio. Euro (2022: 2,5* Mio. Euro).

4. Ertragsentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2023	2022	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	619,2	571,1*	48,1	8,4
Davon operativer Konzernumsatz ¹	342,7	301,0*	41,7	13,9
Davon Verkaufserlöse	276,5	270,1*	6,4	2,4
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	321,0	303,2*	17,8	5,9
Personalaufwand	52,9	52,8	0,1	0,1
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	1,5	2,7	-1,2	-43,7
Netto-Wertminderungsaufwendungen (-)/-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	-2,1	0,5	-2,6	-519,5
Saldo sonstige betriebliche Erträge/Aufwendungen	-20,8	-27,8	7,1	-25,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	221,0	185,1	35,9	19,4
Abschreibungen	192,4	168,1	24,3	14,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	28,6	17,0	11,6	68,0
Finanzergebnis	-16,0	-4,2	-11,8	279,3
Ergebnis vor Steuern (EBT)	12,6	12,8	-0,2	-1,4
Operative Umsatzrendite (%)	3,7	4,3*	-0,6 Punkte	
Ertragsteuern	3,8	3,8	0,0	-0,4
Konzernüberschuss	8,9	9,0	-0,2	-1,9
Ergebnis je Aktie ² (in EUR) - unverwässert und verwässert	0,43	0,44	-0,01	

* Angepasst, siehe Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethode“, Unterkapitel „3.1 Gewinn- und Verlustrechnung“ zu „Umsatz“

¹ Leasingerlöse (Finanzrate), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementenerlöse (ohne Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge).

² Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Der Konzernumsatz stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,4 % auf 619,2 Mio. Euro (2022: 571,1* Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz (Nettobasis), in dem die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen nicht enthalten sind, erhöhte sich um 13,9 % auf 342,7 Mio. Euro (2022: 301,0* Mio. Euro). Wesentlicher Treiber war das Wachstum des Konzernvertragsbestand im Retail Leasing, wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingratenerlöse zu verzeichnen ist. Die Verkaufserlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern und der Vermittlung/Vermarktung von Kundenfahrzeugen

aus dem Flottenmanagement stieg um 2,4 % auf 276,5 Mio. Euro (2022: 270,1* Mio. Euro). Diese Entwicklung resultiert hauptsächlich aus einem leichten Anstieg des Absatzvolumens verkaufter Fahrzeuge infolge der weiterhin hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen, wobei die Stückpreise im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben sind.

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände erhöhten sich um 5,9 % auf 321,0 Mio. Euro (2022:

303,2* Mio. Euro). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen erhöhten sich die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände um 12,4% und somit analog zur Entwicklung des operative Konzernumsatzes.

Der Personalaufwand erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr aufgrund gestiegener Sozialabgaben leicht um 0,1 % auf 52,9 Mio. Euro (2022: 52,8 Mio. Euro).

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund einer durch den europäischen Gerichtshof (EuGH) getroffenen Rechtsprechung zum „Widerruf von Kilometerleasingverträgen“ deutlich, wonach gebildete Rückstellungen auf dieser Basis erfolgswirksam aufgelöst werden konnten. Der Saldo ging folglich um 25,5 % auf –20,8 Mio. Euro zurück (2022: –27,8 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) verbesserte sich um 19,4 % auf 221,0 Mio. Euro (2022: 185,1 Mio. Euro).

Die Abschreibungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Abschreibung des Leasingvermögens um 14,5 % bzw. 24,3 Mio. Euro auf 192,4 Mio. Euro (2022: 168,1 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 28,6 Mio. Euro um 68,0 % und damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2022: 17,0 Mio. Euro).

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Berichtsjahr stark um 279,3 % auf –16,0 Mio. Euro (2022: –4,2 Mio. Euro). Die Verschlechterung des Finanzergebnisses ist im Wesentlichen auf die hohen Refinanzierungskosten infolge steigender Zinsaufwendungen zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) der Allane Mobility Group belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 12,6 Mio. Euro, 1,4 % unter dem Vorjahreswert von 12,8 Mio. Euro. Dies ist insbesondere auf die Entwicklung des Finanzergebnisses zurückzuführen.

Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) erreichte dementsprechend 3,6 % (2022: 4,2* %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag verblieben auf Vorjahresniveau bei 3,8 Mio. Euro (2022: 3,8 Mio. Euro).

Insgesamt erfüllte das Geschäftsjahr 2023 die im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen.

5. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Allane Mobility Group lag per 31. Dezember 2023 bei 1.673,3 Mio. Euro und damit 455,0 Mio. Euro bzw. 37,3% über dem Wert zum 31. Dezember 2022 (1.218,4 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die sich gegenüber dem Vorjahr um 415,8 Mio. Euro auf 1.473,1 Mio. Euro erhöhten (2022: 1.057,3 Mio. Euro; 39,3%), waren unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. Im Stichtagsvergleich hat sich das Leasingvermögen um 413,3 Mio. Euro bzw. 41,6 % auf 1.406,4 Mio. Euro deutlich erhöht (2022: 993,2 Mio. Euro). Der Anteil des Leasingvermögens an den Gesamtaktiva erhöhte sich entsprechend auf 84,1% (2022: 81,5%). Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte. Das Sachanlagevermögen stieg um 8,2 Mio. Euro bzw. 28,1 % auf 37,2 Mio. Euro, vor allem durch die Eröffnung des Gebrauchtwagenvermarktungsstandorts Wuppertal und die damit verbundenen Nutzungsrechte aus dem zugrunde liegenden Mietvertrag. Die immateriellen Vermögenswerte stiegen um 1,1 Mio. Euro bzw. 5,7 % auf 20,6 Mio. Euro (2022: 19,5 Mio. Euro) Grund hierfür war die Aktivierung von selbstgestellten Softwareprodukten. Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte reduzierten sich um 6,5 Mio. Euro bzw. 62,1% auf 4,0 Mio. Euro (2022: 10,4 Mio. Euro). Dieser Effekt ist insbesondere auf den Rückgang des effektiven Teils von ausgelaufenen Hedge-Sicherungsbeziehungen aus den Vorjahren zurückzuführen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen im Stichtagsvergleich um 39,1 Mio. Euro bzw. 24,3 % auf 200,2 Mio. Euro (2022: 161,1 Mio. Euro). Dies resultierte zum Großteil aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sowie dem Anstieg der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 15,7 Mio. Euro bzw. 19,0 % auf 98,4 Mio. Euro (2022: 82,7 Mio. Euro). Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte stiegen um 16,0 Mio. Euro bzw. 50,2 % auf 47,8 Mio. Euro (2022: 31,8 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Forderungen aus Umsatzsteuern und sonstigen Steuern um insgesamt 20,4 Mio. Euro zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um >100% auf 4,2 Mio. Euro (2022:

0,6 Mio. Euro). Die liquiden Mittel verblieben mit 5,2 Mio. Euro (2022: 5,2 Mio. Euro) auf Vorjahresniveau.

Die Ertragsteuerforderungen gingen im Stichtagsvergleich um 0,6 Mio. Euro bzw. 74,8 % auf 0,2 Mio. Euro zurück (2022: 0,8 Mio. Euro).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Aktiva in Mio. Euro	2023	2022
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	20,6	19,5
Leasingvermögen	1.406,4	993,2
Übrige	46,1	44,6
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	44,5	39,9
Liquide Mittel	5,2	5,2
Übrige	150,6	116,0
Aktiva	1.673,3	1.218,4

5.1 Eigenkapitalentwicklung

Per 31. Dezember 2023 belief sich das Eigenkapital der Allane Mobility Group auf 238,2 Mio. Euro. Der Anstieg um 2,9 Mio. Euro bzw. 1,2 % gegenüber dem Wert zum gleichen Stichtagswert des Vorjahres (2022: 235,3 Mio. Euro) resultiert im Wesentlichen aus dem erwirtschafteten Konzernüberschuss abzüglich dem Mittelabfluss aus der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 1,9 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote verringerte sich folglich von 19,3% auf 14,2%.

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

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Passiva in Mio. Euro	2023	2022
Eigenkapital	238,2	235,3
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	920,7	529,7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Übrige	72,8	51,0
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	256,2	278,1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,1	0,1
Vertragsverbindlichkeiten	20,8	15,2
Übrige	164,5	109,0
Passiva	1.673,3	1.218,4

5.2 Fremdkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2023 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 993,5 Mio. Euro (2022: 580,7 Mio. Euro) aus, was einem Anstieg von 71,1 % im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht. Diese Entwicklung resultiert insbesondere aus einer Erhöhung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 391,0 Mio. Euro bzw. 73,8 % auf 920,7 Mio. Euro (2022: 529,7 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die Aufnahme langfristiger Darlehen bei der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, sowie die Aufnahme im Rahmen eines Asset Backed Securities (ABS)-Programms zurückzuführen. Die revolvingierende 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, beim Eintritt eines Change of Controls, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten unverzüglich fällig zu stellen. Das ABS-Programm umfasst ein Gesamtvolumen von 700 Mio. EUR, seine Laufzeit wurde bis Ende 2023 bis zum Geschäftsjahr 2029 verlängert.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich per 31. Dezember 2023 auf 441,6 Mio. Euro (2022: 402,4 Mio. Euro). Der Anstieg um 39,2 Mio. Euro bzw. 9,7% ergab sich insbesondere aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 46,9 Mio. Euro bzw. 67,5% auf 116,3 Mio. Euro (2022: 69,4 Mio. Euro) aufgrund von am Stichtag nicht gezahlten

Lieferanten- und Dienstleisterrechnungen sowie dem Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten um 10,2 Mio. Euro bzw. 34,0 % auf 40,4 Mio. Euro (2022: 30,1 Mio. Euro) aufgrund eines Anstiegs des passivierten Teils der Mietsonderzahlung. Gegenläufig hierzu gingen die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 21,9 Mio. Euro bzw. 7,9 % auf 256,2 Mio. Euro (2022: 278,1 Mio. Euro) zurück, was im Wesentlichen aus der Verlängerung des ABS-Programms und der damit verbundenen Reklassifizierung von kurz- zu langfristigen Finanzverbindlichkeiten resultiert. Die kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen fielen von 6,9 Mio. Euro um 3,1 Mio. Euro bzw. 44,7 % auf 3,8 Mio. Euro. Der Rückgang ist auf die Rechtsprechung des EuGH zurückzuführen, auf Basis derer die gebildeten Rückstellungen in Bezug auf gegen die Allane SE geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen vollständig aufgelöst werden konnten.

6. Finanzlage

6.1 Finanzmanagement und Finanzinstrumente

Das Finanzmanagement der Allane Mobility Group erfolgt zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikovorgaben sowie einer monatlich erstellten Konzernfinanzplanung zentral im Bereich Finanzen. Die Sicherung der Liquidität, die kostenorientierte, dauerhafte Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften, die Steuerung von Zinsrisiken, das Bonitätsmanagement sowie die fristenkongruente Refinanzierung gehören dabei zu den wesentlichen Aufgaben. Die operative Liquiditätssteuerung und das Cash Management werden im Konzernbereich Finanzen zentral für alle Konzerngesellschaften wahrgenommen.

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

Zum Ende des Jahres 2023 erfolgte die Finanzierung der Allane Mobility Group vor allem durch folgende Instrumente:

- Kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen aus dem ABS-Programm mit Fälligkeiten bis 2029 sowie
- kurz- und langfristige, marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen von Bankkreditlinien. Diese Bankkreditlinien waren zum 31. Dezember 2023 im Umfang von 31,4 Mio. Euro nicht in Anspruch genommen.

6.2 Liquiditätslage

Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2023	2022
Brutto-Cash Flow	167,6	135,7
Mittelab/-zufluss aus Geschäftstätigkeit	-338,1	14,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-13,8	-6,7
Mittelzu/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	351,8	-1,9
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-0,0	5,5

Die Allane Mobility Group weist für das Jahr 2023 einen Brutto-Cash Flow in Höhe von 167,6 Mio. Euro aus, der um 31,9 Mio. Euro über dem Wert des Vorjahres liegt (2022: 135,7 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Nettoumlaufvermögen errechnet sich ein Mittelabfluss aus Geschäftstätigkeit von 338,1 Mio. Euro (2022: Mittelzufluss von 14,1 Mio. Euro). Die Veränderung ist im Wesentlichen auf höhere Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 13,8 Mio. Euro (2022: Mittelabfluss von 6,7 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte.

Die Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Mittelzufluss von 351,8 Mio. Euro (2022: Mittelabfluss von 1,9 Mio. Euro). Den Einzahlungen in Höhe von 696,7 Mio. Euro standen die Dividendenauszahlung sowie insbesondere Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten inklusive Zinszahlungen in Höhe von insgesamt 344,9 Mio. Euro gegenüber.

In der Summe der Cashflows blieb der Finanzmittelbestand per 31. Dezember 2023 wechselkursbedingten Veränderungen mit 0,0 Mio. Euro auf dem Niveau des Vorjahresstichtags (2022: Anstieg um 5,5 Mio. Euro).

6.3 Investitionen

Die Allane Mobility Group steuerte im Jahr 2023 Fahrzeuge mit einem Gesamtwert von 812,0 Mio. Euro (2022: 371,9 Mio. Euro; 118,3 %) in die Leasingflotte ein. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Vertragsbestands im Geschäftsbereich Leasing (Kooperation mit Hyundai und Kia) zurückzuführen.

7. Segmentberichte

7.1 Geschäftsbereich Leasing

7.1.1 Branchenentwicklung

Die deutsche Leasingwirtschaft hat sich als zweitgrößter Leasingmarkt Europas erneut weiter positiv entwickelt. Nach Angaben des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) stieg das Neugeschäft gemessen an den Anschaffungswerten um 15,0 %. Dieser Anstieg setzt sich aus einem Wachstum von 17,8 % im Leasing-Neugeschäft und einer Steigerung von 1,8 % im Bereich Mietkauf zusammen.

Quellen

BDL, Prognose über die Entwicklung der Leasingbranche im Geschäftsjahr 2023, 5. Januar 2024.

7.1.2 Geschäftsentwicklung

Der Geschäftsbereich Leasing umfasst das Retail Leasing (Privat- und Gewerbekundenleasing, im Rahmen des klassischen Online Retail, sowie dem Captive Leasing) und Flottenleasing (Firmenkundenleasing).

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete der Geschäftsbereich einen Gesamtumsatz von 594,2 Mio. Euro, ein Anstieg um 8,0 % (2022: 550,0* Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) stieg um 13,7 % auf 321,1 Mio. Euro (2022: 282,4* Mio. Euro). Die Leasingerlöse (Finanzrate) erhöhten sich dabei um 14,4 % auf 215,3 Mio. Euro (2022: 188,3 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die im Wesentlichen aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 12,4 % auf 105,8 Mio. Euro (2022: 94,2* Mio. Euro) zu. Die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen stiegen um 2,0 % auf 273,0 Mio. Euro (2022: 267,6 Mio. Euro).

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2023 bei 77.300 Verträgen, was einem Anstieg um 12,3 % gegenüber dem Wert zum Vorjahresstichtag entspricht (2022: 68.900 Verträge).

Im Retail Leasing erhöhte sich der Vertragsbestand deutlich um 23,7 % auf 43.600 Verträge (2022: 35.300 Verträge). Grund hierfür war insbesondere die im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter etablierte Kooperation im Captive Leasing.

Im Flottenleasing stieg die Vertragszahl leicht um 0,3 % auf 33.700 Verträge (2022: 33.600 Verträge). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den wachsenden Vertragsbestand im

Flottenleasing zurückzuführen, der mit bestehenden Kunden generiert wurde.

Mit einem Wert in Höhe von 306,1 Mio. Euro (2022: 292,1* Mio. Euro) stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände die wesentliche Aufwandsposition dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs verbesserte sich im Berichtsjahr um 19,3 % auf 220,0 Mio. Euro (2022: 184,4 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ging indes leicht um 2,9 % auf 11,9 Mio. Euro (2022: 12,3 Mio. Euro) zurück. Dies ist insbesondere auf die steigenden Abschreibungen sowie eine Verschlechterung des Finanzergebnisses zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite des Segments (EBT/operativer Segmentumsatz) belief sich damit auf 3,7 % (2022: 4,3* %).

Kennzahlen Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2023	2022	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	215,3	188,3	14,4
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft ¹	105,8	94,2	12,4
Verkaufserlöse	273,0	267,6	2,0
Gesamterlöse	594,2	550,0	8,0
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	220,0	184,4	19,3
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	27,8	16,4	69,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	11,9	12,3	-2,9
Operative Umsatzrendite (%)	3,7	4,3	-0,6 Punkte

* Angepasst; siehe Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethode“, Unterkapitel „3.1 Gewinn- und Verlustrechnung“ zu „Umsatz“

¹ Im Geschäftsjahr 2023 erfolgt die Erfassung der Umsatzerlöse von ausgewählten Servicekomponenten im Geschäftsbereich Leasing auf Nettobasis. Aufgrund der Anpassung veränderte sich der Vorjahreswert von 140,2 Mio. EUR um 46,0 Mio. EUR auf 94,2 Mio. EUR. Folglich wurden die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände des Vorjahres ebenso auf Nettobasis dargestellt.

Online Retail

Marketing- und Vertriebsaktionen: Im Geschäftsjahr 2023 führte Allane im Online Retail mehrere Marketing- und Vertriebsaktionen durch. Dazu gehörten z. B. die Sonderaktionen „Frühlingskracher“ und „Black Leasing Friday“, in deren Rahmen das Unternehmen Privat- und Gewerbekunden ein begrenztes Kontingent an Neuwagenmodellen zu rabattierten Preisen zur Verfügung stellte. Im Fokus der Sonderaktionen standen moderat bepreiste Fahrzeugmodelle mit planbaren Lieferzeiten.

Steigerung der Effizienz im Vertrieb: Gemäß dem Verband der Automobilindustrie (VDA) reduzierten sich die Neuwagenbestellungen in Deutschland durch eine deutliche Verschlechterung der im Vorjahr bereits schwachen Marktsituation gegenüber dem Vorjahr um 18 %. Hinzu kam eine sich im zweiten Halbjahr beschleunigende Rabattoffensive der Hersteller und ihrer Herstellerbanken. Trotz dieser schwierigen Situation konnte Allane seinen Marktanteil im Bereich Neuwagenleasing auf dem Niveau des Vorjahres halten. Zudem hat das Unternehmen damit begonnen, auch an den autohaus24 Standorten Neuwagenleasing-Produkte zu verkaufen. Diese Aktivitäten werden im Geschäftsjahr 2024 sukzessive weitergeführt.

Anstieg der Kundenzufriedenheit: Die Allane Mobility Group befragt ihre Privat- und Gewerbekunden regelmäßig nach ihrer Zufriedenheit mit den Angeboten und dem Service des Unternehmens an unterschiedlichen Berührungspunkten („Touch Points“) – von der Konfiguration auf der Webseite bis zur Rückgabe des Fahrzeugs. Für das Jahr 2023 errechnete sich aus den Ergebnissen der Befragung eine Trustpilot-Bewertung von rund 4,3, wobei der Maximalwert 5,0 beträgt. Das entspricht einem Anstieg von 0,2 Punkten im Vergleich zum Vorjahreswert und kann durch Messungen auf die Initiativen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit innerhalb des Online Retailers zurückgeführt werden.

Erweiterung des Produkt- und Serviceportfolios: Im Geschäftsjahr 2023 hat die Allane Mobility Group ihr Serviceangebot um verschiedene neue Produkte erweitert. So können Leasingkunden ihre Elektrofahrzeuge seit Mai 2023 über den Allane-Partner EnBW zu günstigen Konditionen laden, Kunden mit Verbrennerfahrzeugen haben seit Juni 2023 die Möglichkeit, über den Partner ryd günstiger zu tanken. Zudem bietet Allane seit September 2023 über den Partner ELEMENT eine Rückgabeversicherung an. Im Laufe des Jahres hat die Allane Mobility Group außerdem die Anzahl der Leasingangebote für sofort verfügbaren Neuwagen von 2.000 am Anfang des Jahres auf ca. 6.000 zum Jahresende erhöht.

Gesteigerte Profitabilität: Im Geschäftsjahr 2023 stand vor dem Hintergrund des steigenden Zinsniveaus insbesondere die Optimierung des Angebots unter Profitabilitäts Gesichtspunkten im Fokus. Auch hier hat Allane Fortschritte erreicht. So wurden bewusst Modelle beworben, die auf Basis ihrer Attraktivität zu einer großen Nachfrage und einer hohen Anzahl an Vertragsabschlüssen führten sowie eine ausreichend hohe Profitabilität generierten. Die

entsprechenden Optimierungsprojekte werden im Geschäftsjahr 2024 weitergeführt.

Quelle

VDA, Produktion und Markt im Dezember 2023, 04. Januar 2024.

Captive Leasing

Händlerportal "Allease": Nachdem Allane bereits 2022 einen Kooperationsvertrag mit Hyundai unterzeichnet hatte, arbeitet das Unternehmen seit dem Geschäftsjahr 2023 auch mit Kia zusammen und bietet den entsprechenden Händlern auf dieser Basis Leasingprodukte an. Um das eigens dafür eingeführte Händlersystem "Allease" kontinuierlich weiterzuentwickeln, fragt Allane in regelmäßigen Abständen Feedback von Händlern und Kunden ab.

Markteinführung mit Hyundai und Kia: Allane hat das Leasinggeschäft im Geschäftsjahr 2023 mit nahezu allen Hyundai-Händlern in Deutschland weiter intensiviert. Seit Beginn der Zusammenarbeit vermarkten die Händler Leasingfahrzeuge unter der Marke "HYUNDAI Leasing".

Zudem hat die Allane Mobility Group in der ersten Jahreshälfte 2023 die Geschäftsaktivitäten mit fast allen Kia-Händlern in Deutschland im Rahmen einer Pilotphase begonnen. Die Zusammenarbeit mit den Kia-Händlern wurde durch ein umfassendes Schulungsprogramm für den Außendienst im Captive Leasing sukzessive ausgebaut. Ziel dieses schrittweisen Vorgehens ist es, mithilfe der intensiven Betreuung durch Allane eine dauerhafte Beziehung zu den Händlern aufzubauen. Nach der umfangreichen Pilotphase im Geschäftsjahr 2023 haben zum Zeitpunkt der Berichterstattung fast alle deutschen Kia-Händler die Zusammenarbeit mit Allane aufgenommen. Damit können die Händler ihre Kia-Fahrzeuge mit Leasingangeboten und optionalen Servicemodulen unter der Marke "Kia Leasing" vermarkten.

Flottenleasing

Erweiterung des Produktportfolios im Schadenmanagement: Die Allane Mobility Group bietet ihren Flottenkunden ein vollumfängliches Schadenmanagement als ergänzenden Servicebaustein zum Leasingvertrag an.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 bietet die Allane Mobility Group ihren Flottenkunden die Möglichkeit an, den Serviceumfang zu erweitern, indem sie das Produkt „Schadenmanagement+“ als Servicebaustein auswählen können. Im Vergleich zum bestehenden Produkt „Schadenmanagement“ können die Geschäftskunden so auf eine Onlineschadenakte in einem individuell für sie

angelegten Portal zugreifen. Jeder einzelne Schaden wird hier detailliert dokumentiert und mit Bildern hinterlegt. Somit haben die Kunden jederzeit eine detaillierte Übersicht über alle Schäden ihres Fuhrparks.

Zertifizierung des Rückgabeprozesses: Die Allane SE hat im Geschäftsjahr 2023 die Zertifizierung „VMF® – DIE FAIRE FAHRZEUGBEWERTUNG“ erhalten, die für alle Allane-Marken gilt. Sie stellt einen wichtigen Schritt hin zu mehr Transparenz, Kundenfreundlichkeit und Akzeptanz dar.

7.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

7.2.1 Branchenentwicklung

Die Allane Mobility Group schätzt die Nachfrage nach Dienstleistungen im Bereich Flottenmanagement weiterhin als hoch ein – auch vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Unternehmen das Management ihrer Fahrzeugflotten immer häufiger an externe Spezialisten auslagern. So können sich Flottenmanager auf ihr Kerngeschäft fokussieren, Kosten- und Planungssicherheit erreichen und Zugriff auf spezialisiertes Know-how erlangen.

Laut Dataforce wurden 2023 rund 977.000 neue Pkw im „Relevanten Flottenmarkt“ (gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter) zugelassen. Das entspricht einem Zuwachs von 12 % gegenüber dem Vorjahr und stellt einen neuen Rekordwert dar, der den bisherigen Höchststand von rund 938.000 Einheiten im Jahr 2019 deutlich übertroffen hat. Damit wurden 2023 zum ersten Mal in einem Kalenderjahr mehr Firmenwagen als Privatfahrzeuge zugelassen. Das höchste prozentuale Wachstum verzeichnete Dataforce im Bereich der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Hybrid- bzw. Verbrennerantrieb, während sich die Neuzulassungen in den Bereichen BEVs (Battery Electric Vehicle) und PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) 2023 rückläufig entwickelten.

Nach Einschätzungen von Allane führt ein wachsender Flottenmarkt zu einer höheren Komplexität des Flottenmanagements und einem höheren Anspruch der Kunden. Damit werden maßgeschneiderte Mobilitätslösungen und individuelle Beratung für Fuhrparkmanager immer wichtiger. Vor dem Hintergrund der Digitalisierung ist es zudem erforderlich, Schnittstellen für den zunehmenden Datenaustausch zu installieren.

Quelle
Dataforce, Deutscher Flottenmarkt erreicht 2023 ein neues Allzeithoch, 09. Januar 2024.

7.2.2 Geschäftsentwicklung

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

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs erreichte im Berichtsjahr 25,1 Mio. Euro und lag damit um 18,8 % über dem Niveau des Vorjahres von 21,1* Mio. Euro. Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) stieg um 16,1% auf 21,6 Mio. Euro (2022: 18,6* Mio. Euro). Die Erlöse aus der Weitervermittlung / dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen stiegen im Berichtsjahr um 38,4 % auf 3,5 Mio. Euro (2022: 2,5* Mio. Euro).

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2023 mit 48.500 Verträgen um 3,1% über dem Wert zum Vorjahresstichtag (2022: 47.000 Verträge). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den wachsenden Vertragsbestand mit bestehenden Kunden zurückzuführen.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 15,0 Mio. Euro (2022: 11,3* Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs stieg im Berichtsjahr deutlich um 54,5% auf 1,1 Mio. Euro an (2022: 0,7 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich um 29,5% auf 0,7 Mio. Euro (2022: 0,6 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 war insbesondere durch die positive Entwicklung der Umsatzerlöse sowie der sonstigen betrieblichen Erträge, bei einem gleichbleibend hohen Aufwandsniveau im Vergleich zum Vorjahr, geprägt. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) erreichte damit 3,4 % nach 3,1* % im Vorjahr.

Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement

in Mio. EUR	2023	2022	Veränderung in %
Flottenmanagementenerlöse	21,6	18,6*	16,1
Verkaufserlöse	3,5	2,5*	38,4
Gesamterlöse	25,1	21,1*	18,8
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	1,1	0,7	54,5
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,8	0,6	31,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	0,7	0,6	29,5
Operative Umsatzrendite (%)	3,4	3,1*	+0,3 Punkte

* Angepasst; siehe Kapitel „Bilanzierungs- und Bewertungsmethode“, Unterkapitel „3.1 Gewinn- und Verlustrechnung“ zu „Umsatz“

¹ Im Geschäftsjahr 2023 erfolgt die Erfassung der Umsatzerlöse von ausgewählten Servicekomponenten im Geschäftsbereich Flottenmanagement auf Nettobasis. Aufgrund der Anpassung veränderte sich der Vorjahreswert von 57,0 Mio. EUR um 38,4 Mio. EUR auf 18,6 Mio. EUR.

² Im Geschäftsjahr 2023 erfolgt auch für die Verkaufserlöse aus der Vermarktung von Kundenfahrzeugen im Geschäftsbereich Flottenmanagement eine Anpassung der Erlöserfassung auf Nettobasis. Aufgrund der Anpassung veränderte sich der Vorjahreswert von 64,1 Mio. EUR um 61,5 Mio. EUR auf 2,5 Mio. EUR.

Erweiterung des Produkt- und Leistungsportfolios: Im Geschäftsjahr 2023 hat Allane eine Partnerschaft mit dem Berliner Fintech-Unternehmen Circula gestartet. Mit dessen „Mobility as a Service“-Angebot bietet Allane seinen Flottenkunden Lösungen für digitale Mobilitätsbudgets an, die deren Mitarbeitende auf ihren individuellen Bedarf

abstimmen können: Vom privaten PKW über das Fahrrad bis zur Bahn sind alle Verkehrsmittel nutzbar.

Zudem haben Flottenkunden seit dem Geschäftsjahr 2022 die Möglichkeit, die Treibhausgasminderungsprämie (THG-Prämie) für E-Fahrzeuge über Allane Mobility Consulting zu beantragen. Das Leistungspaket umfasst zudem den Verkauf der THG-Quote und wird in Kooperation mit dem ADAC umgesetzt. Berechtigt für den Erhalt der THG-Prämie sind sämtliche Halter eines rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugs.

Erneuerung des EcoVadis Zertifikats: Umwelt-, Sozial- und Corporate-Governance-Rahmenbedingungen stellen eine wichtige Grundlage für die Geschäftsentscheidungen der Allane Mobility Consulting GmbH dar. Um die Nachhaltigkeitsleistungen von Allane Mobility Consulting zu dokumentieren, war die Erneuerung des EcoVadis Zertifikats im Mai 2023 ein wichtiger Schritt. Der Zertifizierung liegt eine Bewertung durch EcoVadis zugrunde, die 21 Nachhaltigkeitskriterien zu den vier Kernthemen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung umfasst.

A.3 – Personalbericht

1. Strategische Personalarbeit

Als Dienstleistungsunternehmen legt die Allane Mobility Group einen hohen Wert auf die Zufriedenheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Aus diesem Grund misst Allane der Personalarbeit strategische Bedeutung bei. Der ganzheitliche Ansatz reicht von Auswahlverfahren zur Eignungseinschätzung von potentiellen Kandidaten bis zu Aus- und Weiterbildungen zur fachlichen und persönlichen Entwicklung.

Beginnt eine neue Mitarbeiterin oder ein neuer Mitarbeiter bei Allane, startet ein individuell vorbereiteter Onboarding-Prozess. Dieser beinhaltet sowohl die fachliche als auch die persönliche Einführung in die jeweilige Abteilung und das gesamte Unternehmen.

Während des Beschäftigungsverhältnisses pflegt die Allane Mobility Group eine aktive Feedback-Kultur und achtet auf eine regelmäßige Bewertung der Mitarbeiterin oder des Mitarbeiters durch die Führungskraft und umgekehrt. Feedback-Instrumente wie regelmäßige Mitarbeiterzufriedenheitsumfragen sowie unterstützende 360-Grad-Feedbacks (Führungskräftebeurteilungen, die die Selbsteinschätzung mit der Einschätzung des Vorgesetzten, der Kolleginnen und Kollegen und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vergleichen) dienen sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch Allane als Indikator und Grundlage für zukünftige auf die jeweilige Mitarbeiterin oder den jeweiligen Mitarbeiter individuell zugeschnittene Entwicklungs- und Förderprogramme. Darüber hinaus stehen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über eine digitale Schulungsplattform eine Vielzahl an Seminaren zur Weiterbildung zur Verfügung, aus denen in Absprache mit der Führungskraft jeweils passende Angebote ausgewählt und besucht werden können.

So soll eine kontinuierliche und auf die jeweiligen Bedürfnisse und Erfordernisse abgestimmte Personalentwicklung erreicht werden. Ziel der Personalarbeit ist, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eigenverantwortlich handeln, die Produkte und Services von Allane den sich wandelnden (Mobilitäts-)Bedürfnissen ihrer Kunden anzupassen, und dazu befähigt werden, aktiv an der Verbesserung des Angebotsspektrums mitzuwirken.

Nachwuchsförderung, Mitarbeiterentwicklung und Führungskräfteausbildung von Allane sind in das zentrale

Personalmanagement in der Allane Mobility Group eingebunden.

Förderprogramme

Allane bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vielfältige nationale und internationale Karrierewege an. Zudem können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Vielzahl von Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung nutzen. Wichtige Bestandteile sind die Förderprogramme „Team Leader“ und „Supervisor“ im Rahmen der Führungskräfteentwicklung. Diese dienen u. a. dazu, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit besonderem Entwicklungspotenzial zu identifizieren, strukturiert zu fördern und somit künftige Leistungsträger und Führungskräfte auszubilden.

2. Mitarbeiterzahlen

Zahl der durchschnittlichen Beschäftigten nach Geschäftsbereich

	2023	2022
Leasing	664	657
Flottenmanagement	66	81
Gesamt	730	738

Die Allane Mobility Group beschäftigte im Jahr 2023 durchschnittlich 730 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2022: 738 Beschäftigte), was einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von rund 1% entspricht.

3. Grundzüge des Vergütungssystems

3.1 Allgemeine Vergütungspolitik der Allane Mobility Group

Der Vorstand der Allane SE ist für die angemessene Ausgestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich und informiert den Aufsichtsrat der Allane SE regelmäßig über die konkrete Ausgestaltung der Vergütungssysteme unter freiwilliger Berücksichtigung der Anforderungen der Institutsvergütungsverordnung (InstitutsVergV). Für die

Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands ist wiederum der Aufsichtsrat der Allane SE verantwortlich. Die Kontrolleinheiten (insbesondere Interne Revision, Compliance, Personalwesen und Risikomanagement) werden bei der Ausgestaltung und Überwachung der Vergütungssysteme entsprechend den Vorgaben der InstitutsVergV eingebunden.

Die Vergütungspolitik ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenspolitik in der Allane Mobility Group. Sie dient in erster Linie dazu, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Unternehmen gewinnen zu können sowie die bestehende Belegschaft durch geeignete Anreize zu motivieren und langfristig an den Konzern zu binden. Darüber hinaus ist die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Anforderungen ein wichtiger Bestandteil der Vergütungspolitik. Für die Vergütungspolitik bestehen folgende Rahmenbedingungen:

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

3.2 Vergütungssystem der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Allane Mobility Group ist nicht tarifgebunden.

Das im Folgenden beschriebene Vergütungssystem unterscheidet sich in seinen Bestandteilen nicht wesentlich zwischen den Geschäftsbereichen und wird deshalb als Ganzes dargestellt. Sollte es in Einzelfällen Abweichungen geben, wird darauf explizit hingewiesen.

Bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern setzt sich die Gesamtvergütung aus einer erfolgsunabhängigen Grundvergütung, einer variablen Gehaltskomponente (Bonus oder Provision) und den sogenannten Benefits (Nebenleistungen) zusammen, wobei nicht alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine variable Gehaltskomponente erhalten.

Erfolgsunabhängige Grundvergütung

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten ein Jahresfestgehalt, welches in zwölf gleichen Teilen monatlich nachschüssig ausbezahlt wird (Grundvergütung). Die

wesentlichen Parameter für die Bestimmung der erfolgsunabhängigen Vergütung sind die ausgeübte Funktion sowie der Aufgaben- und Verantwortungsumfang und damit einhergehende Entscheidungsbefugnisse.

Variable Vergütung

Neben der Grundvergütung erhält ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine auf Jahresbasis bemessene variable Vergütung in Abhängigkeit von dem Unternehmenserfolg und/oder der persönlichen Zielerreichung. Der variable Anteil der Vergütung ist abhängig von der Funktion, der Hierarchieebene und dem persönlichen Grad der Zielerreichung und reicht – bei einer vollständigen Zielerreichung – von einem Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung von rund 60:40 bis hin zu rund 95:5. Die persönlichen Ziele leiten sich über die verschiedenen Funktionsebenen aus den übergeordneten Zielen des Unternehmens ab. In der persönlichen Zielsetzung ist demzufolge immer auch die Zielsetzung der Organisationseinheit der jeweiligen Mitarbeiterin und des jeweiligen Mitarbeiters berücksichtigt. Die Auszahlung erfolgt dann nach Ablauf des Geschäftsjahres, spätestens im Rahmen der Gehaltsauszahlung für den dritten Monat nach Geschäftsjahresende.

Abweichend hiervon wird die variable Vergütung (Provision) im Vertrieb monatlich (Retail Leasing) bzw. quartalsweise (Flottenleasing) berechnet und nachschüssig ausbezahlt. Im Retail Leasing kann das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung in Abhängigkeit des persönlichen Zielerreichungsgrades bis zu 1:2 erreichen. Diese Gruppe von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die das betrifft, erbringt ihre Vertriebsleistung in einem sehr eng gesteckten Rahmen. Sie entscheidet nicht eigenständig über das Zustandekommen eines Vertrags, die Freigabe wird durch das Operative Kreditmanagement im Rahmen der Kompetenzordnung gegeben bzw. abgelehnt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das Handeln des Vertriebsteams den Anforderungen der Risikostrategie entspricht.

Benefits

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

- Vermögenswirksame Leistungen,
- Betriebliche Altersversorgung, angeboten über einen Partner,
- Firmenwagen und Tankkarte, abhängig von Funktion,
- Mobiltelefon,
- PKW-Leasing sowie

■ Fahrrad-Leasing.

Die Ausgestaltung der Vergütung und der Vergütungssysteme orientiert sich an den Anforderungen des §5 InstitutsVergV. Insbesondere geben die vorhandenen Strategien, das Geschäftsmodell, der organisatorische Aufbau und die Kompetenzregelungen in Kombination mit der vorhandenen Vergütungsstruktur keine Anreize zum Eingehen von unverhältnismäßig hohen Risiken und laufen nicht der Überwachungsfunktion der Kontrolleinheiten zuwider. Darüber hinaus besteht keine signifikante Abhängigkeit von einer variablen Vergütung. Für den Fall der Beendigung einer Tätigkeit sind einzelvertraglich keine Ansprüche auf Leistungen begründet, die selbst bei negativen individuellen Erfolgsbeiträgen der Höhe nach unverändert bleiben. Die Vergütungsstruktur läuft ferner nicht der Überwachungsfunktion der Kontrolleinheiten zuwider. Insbesondere wurde darauf geachtet, dass die Ausgestaltung der variablen Vergütungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kontrolleinheiten nicht mit den von ihnen kontrollierten Abteilungen und Organisationseinheiten gleichläuft und dadurch keine Interessenkonflikte entstehen.

Darüber hinaus werden die Anforderungen gemäß §10 InstitutsVergV berücksichtigt. Ferner ist bei der Ausgestaltung der Vergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kontrolleinheiten sichergestellt, dass der Schwerpunkt auf der fixen Vergütung liegt (§ 9 Absatz 2 InstitutsVergV).

3.3 Vergütungssystem des Vorstands

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2022 und 2023 auf individueller Basis wie folgt festgelegt. Die Bezüge ehemaliger Vorstände werden im Konzernanhang unter „Sonstigen Angaben“ dargestellt.

Bezüge

in EUR	Donglim Shin		Álvaro Hernández	
	2023 Ist	2022 Ist	2023 Ist	2022 Ist
Grundvergütung	360.576	387.715	300.000	300.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	117.627	101.202	104.220	107.465
Summe fixe Vergütung	478.203	488.917	404.220	407.465
Mehrfährige variable Vergütung	58.548	71.755	109.890	99.600
Summe Gesamtvergütung	536.751	560.671	514.110	507.065

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Allane SE wird durch den Aufsichtsrat festgelegt. Dabei werden die gesetzlichen Vorgaben sowie die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

(DCGK) berücksichtigt, denen im Wesentlichen gefolgt wird (Abweichungen sind in der Entsprechenserklärung über die Website ir.allane-mobility-group.com einzusehen). Die Struktur des Vergütungssystems wird regelmäßig hinsichtlich

der Angemessenheit überprüft. Dies soll gewährleisten, dass die Vergütung in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Leistung des Vorstands steht.

Die Gesamtvergütung des Vorstands setzt sich aus einer fixen Grundvergütung und einer variablen Gehaltskomponente (Tantieme) zusammen, die vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr auf Basis individueller Ziele und des Unternehmensratings (MBODs) ermittelt und festgesetzt wird. Die Tantiemenzahlung unterliegt den aktuellen Vergütungsgrundsätzen der Gesellschaft.

Infolge des Erwerbs der Anteils- und Stimmrechtsmehrheit an der Allane SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH hat die Gesellschaft besondere bankaufsichtsrechtliche Regelungen zu beachten.

Als sogenannte Risikoträger nach §§19 bis 22 in Verbindung mit §27 InstitutsVergV gelten für die variable Vergütung insbesondere der Vorstände. Dies bedeutet insbesondere, dass die Auszahlung von 40 % der variablen Vergütung unter bestimmten Umständen über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden muss. Dabei handelt es sich um gegebenenfalls anfallende Deferral-Komponenten der variablen Vergütung.

Unter bestimmten Umständen muss die Auszahlung von 70 % der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu vier Jahren gestreckt werden.

Daneben erhalten die Mitglieder des Vorstands, wie auch andere Führungskräfte der Allane Mobility Group, Benefits wie Dienstwagen, Tankkarte, Mobiltelefon und Beiträge zur Unfallversicherung. Des Weiteren wurde für die Mitglieder des Vorstands eine D&O-Versicherung abgeschlossen.

Versorgungszusagen bestehen für die Mitglieder des Vorstands keine.

3.4 Vergütungssystem des Aufsichtsrats

Die Bezüge des Aufsichtsrats sind in der Satzung der Allane SE geregelt. Diese sieht ausschließlich einen erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteil und demnach keine erfolgsabhängigen variablen Vergütungsbestandteile vor. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben satzungsgemäß in jedem Geschäftsjahr einen Anspruch auf eine feste Vergütung in Höhe von 40.000 Euro, die Vorsitzende oder der Vorsitzende hat einen Anspruch auf 50.000 Euro. Wird das Amt als Mitglied und/oder Vorsitzende bzw. Vorsitzender des Aufsichtsrats nicht für die gesamte Dauer eines Geschäftsjahres ausgeübt, wird die vorstehende Vergütung zeitanteilig entsprechend der tatsächlichen Dauer der Aufsichtsratszugehörigkeit bzw. der Ausübung des Amtes als Vorsitzende bzw. Vorsitzender gewährt. Die Vergütung ist jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zur Zahlung fällig. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem Ersatz ihrer Auslagen sowie die auf ihre Vergütung und ihre Auslagen zu entrichtende Umsatzsteuer. Ferner ist für Mitglieder des Aufsichtsrats ebenfalls eine D&O-Versicherung abgeschlossen. Es bestehen keine Versorgungszusagen für die Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die mit der gegenwärtigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 2023 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 dem Sitz in Frankfurt am Main, Bundesrepublik Deutschland, ist nach wie vor gemäß der seinerzeit 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 per 31. Dezember 2023 einen Anteil von 10% der Stimmrechte überschreiten, sind daher nicht gegeben.

Aktien mit Sonderrechten

Per 31. Dezember 2023 sind 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 erfolgt nur insoweit, 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.

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Vereinbarungen mit der Sixt SE und Tochtergesellschaften

Im Rahmen des am 21. Februar 2020 vereinbarten Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Allane SE an die Hyundai Capital Bank Europe GmbH („HCBE“) haben die Allane SE und die Sixt SE eine Vereinbarung zur weiteren Nutzung der bestehenden Markenrechte („Markenvereinbarung“) für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt des Vollzugs der Transaktion (Closing) geschlossen.

Der im Rahmen des Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Gesellschaft an die HCBE geschlossene Mietvertrag über die durch die Gesellschaft am Unternehmenssitz genutzten Liegenschaften, die im Eigentum einer Tochtergesellschaft der Sixt SE stehen, sieht ein Sonderkündigungsrecht vor.

Die Markenvereinbarung als auch die geschlossenen Mietverträge können von der Vertragspartnerin Sixt SE außerordentlich gekündigt werden, wenn die Beteiligung der HCBE (oder die eines mit ihr verbundenen Unternehmens) unter einen Schwellenwert in Höhe, der von der Sixt SE erworbenen Beteiligung von rund 41,9% fällt oder ein Dritter eine Beteiligung an der Allane SE erwirbt, die größer als der Anteil der HCBE und mit ihr verbundener Unternehmen ist. Sie können ferner außerordentlich gekündigt werden, wenn durch die HCBE oder ihre Gesellschafter Aktien der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar an Wettbewerber der Sixt SE übertragen werden.

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

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, existieren nicht.

A.5 – Prognosebericht

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht in seinem Ausblick vom Januar 2024 für das Gesamtjahr von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 3,1 % aus. Das entspräche dem Wachstumstempo des Jahres 2023, in dem die Weltkonjunktur ebenfalls um 3,1 % zugelegt hatte. Damit haben die IWF-Experten ihre Schätzungen für das Jahr 2024 im Vergleich zum Oktober 2023 um 0,2 Prozentpunkte angehoben. Die Korrektur resultiert insbesondere daraus, dass sich sowohl die USA als auch einige Schwellen- und Entwicklungsländer widerstandsfähiger als noch im Oktober erwartet zeigen und geht zudem auf die fiskalpolitischen Hilfsmaßnahmen in China zurück.

Für den Euroraum erwartet der IWF im Jahr 2024 ein marginales BIP-Wachstum von 0,9 % (2023: 0,5%). Damit wurde die Herbstprognose um 0,3 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Gründe hierfür sind eine schwache Verbraucherstimmung, die anhaltenden Auswirkungen der hohen Energiepreise sowie die Schwäche des zinsensiblen verarbeitenden Gewerbes und der Unternehmensinvestitionen. Für Deutschland geht der IWF ebenfalls von einem marginalen Wirtschaftswachstum (von 0,5%) aus (2023: -0,3%). In ihrer Herbstprognose hatten die IWF-Experten noch einen Anstieg von 0,9 % erwartet.

Das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom Dezember 2023 mit einem Wachstum des globalen BIP von 2,9 % im Jahr 2024. Damit blieb die Prognose vom September 2023, in der die IfW-Experten einen Anstieg von 2,8 % erwartet hatten, nahezu unverändert. So hat sich die Weltkonjunktur vor dem Hintergrund des Inflationsschocks und der massiven Straffung der Geldpolitik 2023 besser als erwartet gehalten; die wirtschaftliche Expansion fiel jedoch moderat aus. Nach Ansicht der Experten vom IfW geht die Inflation inzwischen zügig zurück. Zudem erwarten sie bereits im ersten Halbjahr 2024 geldpolitisch motivierte Zinssenkungen. Zeichen für eine konjunkturelle Belebung lägen derzeit jedoch noch nicht vor. Laut IfW werden die fortgeschrittenen Volkswirtschaften durch eine hohe Unsicherheit über die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gebremst, und finanzpolitische Impulse fallen weg. Für China geht das IfW weiterhin von einer verhaltenen wirtschaftlichen Dynamik infolge struktureller Probleme aus.

In seinem Ausblick vom Dezember 2023 erwartet das IfW für den Euroraum ein Wirtschaftswachstum von 0,8 % im Jahr 2024. Damit hat das Institut seine Prognose von September 2023 um 0,6 Prozentpunkte gesenkt. Der Euroraum befindet sich 2024 dem IfW zufolge in einem Übergangsjahr, in dem das gelähmte Wachstum überwunden werden soll. Nachdem sich die Finanzierungsbedingungen verschlechtert haben, der private Konsum zurückhaltend ist und auch außenwirtschaftliche Impulse derzeit ausbleiben, wird die wirtschaftliche Dynamik im Euroraum zunächst schwach bleiben. Im Laufe des Jahres soll das wirtschaftliche Umfeld jedoch durch wieder steigende Reallöhne und erwartete Zinssenkungen belebt werden. Die Inflationsrate wird sich 2024 laut IfW auf 2,2 % normalisieren.

Für Deutschland geht das IfW von einem Anstieg des BIP im Jahr 2024 um 0,9 % aus. Damit wurde die Prognose vom September 2023 um 0,4 Prozentpunkte gesenkt. Grund für die gedämpften Erwartungen des IfW sind die erwarteten Haushaltskürzungen für das Jahr 2024, die sich negativ auf die Wirtschaftsaktivität auswirken können. Insbesondere die Baubranche ist durch die gestiegenen Zinsen unter Druck geraten. Die sich abkühlende Inflation im Euroraum und die erwarteten Lockerungen in der Zinspolitik dürften im Verlauf des Jahres auch in Deutschland wieder positivere Anreize geben, insgesamt jedoch noch nicht wieder zu großer wirtschaftlicher Dynamik führen. Insbesondere der stabile Arbeitsmarkt bleibt eine Unterstützung für die schwächelnde deutsche Wirtschaft.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 109 und 110, Dezember 2023.

2. Voraussichtliche Branchenentwicklung

Für das Jahr 2024 fallen die Aussichten für die deutsche Leasingbranche laut dem Bundesverband Deutscher Leasingunternehmen (BDL) verhalten aus. Das stagnierende Wirtschaftswachstum, die globalen geopolitischen Risiken, die zunehmende Unsicherheit infolge des Zulaufs rechtspopulistischer Parteien in der westlichen Welt sowie die Planungsunsicherheit für Investitionen in Deutschland begründen diese Erwartungen. Zudem bremst der Sparkurs der Bundesregierung infolge des vom Bundesverfassungsgericht erlassenen Urteils den Transformationsfortschritt in Deutschland aus. So werden die Ausrüstungsinvestitionen dem BDL zufolge im Jahr 2024 maximal stagnieren, was auch das Wachstum der Leasing-

Branche, die einen wesentlichen Teil dieser Investitionen finanziert, stark begrenzen wird.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet, dass der Pkw-Weltmarkt im Jahr 2024 moderat um 2,0 % zulegen wird, nachdem er im vergangenen Jahr um 10,0 % gewachsen war. Damit wäre 2024 das Vorkrisenniveau von 2019 fast wieder erreicht; das Gesamtvolumen würde auf 77,4 Mio. Einheiten ansteigen. Laut der Prognose des VDA dürfte der US-Light-Vehicle-Markt im Jahr 2024 ebenfalls um 2,0 % wachsen. Für China prognostiziert der VDA lediglich ein Wachstum von 1 %. Europa soll indes überdurchschnittlich stark um 4 % zulegen, während der deutsche Markt um 1,0 % auf 2,8 Mio. Pkw schrumpfen soll. Dieser Wert läge ein Viertel unter dem des Vorkrisenjahres 2019. Vor allem der Markt für E-Mobilität wird 2024 zunächst ausgebremst. So erwartet der VDA einen Rückgang beim Absatz von Elektro-Pkw von 9,0 %. Hier wirkt sich auch der Wegfall der Kaufprämie für Elektroautos seit dem 18. Dezember 2023 negativ aus. Während die Pkw-Produktion in Deutschland bei 4,1 Mio. Pkw stagnieren soll, nimmt die Produktion deutscher Hersteller im Ausland um 4,0 % zu. Mit der steigenden Produktion lösen sich derzeit auch die Angebotsbeschränkungen auf. Vor allem bei der Produktion von Elektroautos entwickelt sich der deutsche Standort stark, sodass 2024 bei einem Zuwachs von 19 % fast jedes dritte produzierte Auto einen Elektroantrieb besitzen wird.

Anbieter von Fuhrparkmanagement-Dienstleistungen könnten nach Einschätzung von Allane 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, Prognose über die Entwicklung der Leasing-Branche im Geschäftsjahr 2023, 25. Januar 2024.

VDA, Pressemitteilung, VDA Jahresauftakt-PK 2024, 30. Januar 2024.

3. Voraussichtliche allgemeine Entwicklung

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, seine Position im Online-Direktvertrieb von Neuwagen sowie als Spezialist im

Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten im Geschäftsjahr 2024 weiter auszubauen.

Dafür wurde die bisherige Strategie im Geschäftsjahr 2022 angepasst. Die neue strategische Ausrichtung der Allane Mobility Group *FAST LANE 27* bildet das Fundament, um langfristig der führende markenübergreifende Anbieter von umfassenden Mobilitätslösungen in Europa zu werden. Übergeordnetes Ziel ist es, den sich verändernden Kundenbedürfnissen zu entsprechen und profitabel zu wachsen.

Nachdem das Unternehmen in den Geschäftsjahren 2022 und 2023 bereits erste strategische Maßnahmen umgesetzt hatte, sind für das laufende Geschäftsjahr weitere Schritte vorgesehen.

So plant die Allane Mobility Group u. a., ihr Angebot weiter auszubauen und dabei Trends wie Car-as-a-Service, Gebrauchtwagenleasing, Elektromobilität sowie modulare Services zu berücksichtigen. Gleichzeitig werden auch Innovation und Kooperation noch stärker in den Mittelpunkt rücken. Durch das auf Basis der Kooperationen mit Kia und Hyundai stark wachsende Captive Leasing Geschäft wird sich der Anteil der Marken Kia und Hyundai im Konzernvertragsbestand voraussichtlich weiter erhöhen.

Zudem sollen sich Maßnahmen zur Prozess- und Kostenoptimierung positiv auf die Produktivität und Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken. Ziel ist es, die internen Abläufe durch die weitere Digitalisierung und Automatisierung der Geschäftsprozesse noch effizienter zu gestalten. Außerdem werden weitere Maßnahmen implementiert, um die Kostenstruktur zu optimieren, indem Synergien zwischen den Geschäftsbereichen noch besser genutzt werden.

Weitere Wachstumschancen und Synergiemöglichkeiten könnten sich aus der Zusammenarbeit mit der Mehrheitseigentümerin der Allane SE, der HCBE, ergeben.

Die Allane Mobility Group erwartet, dass die Preise für Benzin- und Dieselfahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt und damit auch deren Restwerte im Jahr 2024 stabil bleiben. Im Bereich der Elektrofahrzeuge (EVs) geht Allane infolge des Wegfalls der BAFA-Prämie von einer abnehmenden Nachfrage nach Neufahrzeugen aus. In Kombination mit einer steigenden Produktionskapazität der Hersteller könnte dies kurzfristig zu einem Überangebot an EVs, Preisanpassungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt und

damit auch Veränderungen der Restwerte führen, sofern die Produktions-mengen nicht angepasst werden.

3.1 Geschäftsbereich Leasing

3.1.1 Online Retail

Die Allane Mobility Group erwartet, dass sich der Neuwagenvertrieb zunehmend auf Online-Kanäle verlagern wird. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in zahlreichen Studien (siehe „Chancenbericht“ in diesem Lagebericht) wider.

Die Allane Mobility Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden weiter zu erschließen. Weitere Marktanteile sollen insbesondere durch geeignete Marketingaktivitäten sowie über Kampagnen und Kooperationen gewonnen werden.

Die Allane Mobility Group arbeitet laufend daran, das Produkt- und Serviceangebot des Online Retail weiterzuentwickeln, um neue Kundengruppen anzusprechen und zusätzliches Wachstum zu generieren. Insbesondere Vertriebs- und Einkaufskooperationen zur Vermarktung von Neuwagen sollen das Vertragswachstum unterstützen.

Neben der Ausweitung des Produkt- und Serviceangebots legt Allane großen Wert auf die Weiterentwicklung der IT-Systeme und die Optimierung der Kundenprozesse. Für eine kontinuierliche Verbesserung des Kundenerlebnisses und der Kundenzufriedenheit sollen die Webseiten sowie die Bestell-, Auslieferungs- und Rücknahmeprozesse noch stärker auf Benutzerfreundlichkeit ausgerichtet werden. Allane beabsichtigt, damit auch den Abschluss von Neu- und Folgeverträgen zu fördern.

Das Online Retail Geschäft wird unterstützt durch die inzwischen vier Standorte von autohaus24. Die Strategie sieht unter anderem vor, autohaus24 zu einem Mobility Solution Center zu entwickeln, das über das bestehende Sortiment hinausgehende Produkte und Dienstleistungen anbietet.

Ziel von Allane ist es, den dämpfenden Effekten der verhaltenen Branchenentwicklung auf die Geschäftsentwicklung des Unternehmens durch die Nutzung der dargestellten Wachstumsmöglichkeiten entgegenzuwirken.

3.1.2 Captive Leasing

Kern des Captive Leasings ist das von der Allane Mobility Group selbst entwickelte Leasingportal „Allease“. Das Tool ermöglicht es Herstellern, ihre Fahrzeuge über das eigene Händlernetzwerk an Kunden zu vermarkten.

Im Geschäftsjahr 2024 will Allane das Neugeschäft im Rahmen der 2022 bzw. 2023 gestarteten Kooperationen mit Hyundai und Kia weiter ausbauen.

Die Allane Mobility Group arbeitet kontinuierlich daran, die Qualität des Leasingportals zu optimieren. Dafür wird das Unternehmen den Dialog mit den Händlern auch im Geschäftsjahr 2024 intensiv pflegen.

3.1.3 Flottenleasing

Im Flottenleasing agiert Allane in einem wettbewerbsintensiven Markt, der in Deutschland vor allem von den großen herstellerabhängigen Leasinggesellschaften dominiert wird. Daher konzentriert sich das Unternehmen im Großkundensegment insbesondere darauf, die langjährigen Kundenbeziehungen zu stärken und die Bestandskunden durch individuelle Lösungen und eine anhaltend hohe Servicequalität zu überzeugen.

Allane beabsichtigt, das proaktive Vertragsmonitoring im Geschäftsjahr 2024 fortzusetzen und Laufzeit- und Laufleistungsänderungen für Flottenkunden zu optimieren und flexibilisieren.

Das Flottenleasing, das seit 2023 unter der Marke „Allane Fleet“ auftritt, wird den Bereich der E-Mobilität, trotz einen am Markt zu verzeichnenden Rückgang aufgrund wegfallender Kaufprämien, mittelfristig verstärkt in den Fokus rücken. So baut Allane im Flottenleasing nach und nach ein Kompetenzzentrum für den Bereich E-Mobilität auf, in dem Kunden zu einem späteren Zeitpunkt Produkte und Beratungsleistungen angeboten werden.

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement will die Allane Mobility Group weiterhin den Trend zum Outsourcing des Fuhrparkmanagements von größeren Unternehmen nutzen, um neue Kunden zu gewinnen. Dabei soll in den kommenden Jahren auch das Geschäft in bestehenden Märkten, insbesondere über den Ausbau von Kundenbeziehungen weiter gestärkt werden.

Zudem wird Allane auch künftig auf intelligente IT-Lösungen setzen und kontinuierlich in die Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur und die Digitalisierung des Geschäftsmodells investieren. Ziel ist es, das Serviceniveau für die Unternehmenskunden und das Nutzererlebnis für Dienstwagenfahrer durch digitale Lösungen weiter zu verbessern. Durch den Ausbau von Self-Service-Möglichkeiten und die Automatisierung von Prozessen kann der Personalaufwand in der Nutzerbetreuung reduziert und auf andere Tätigkeiten wie z. B. Beratungsleistungen verlagert werden. Das Unternehmen erwartet positive Auswirkungen auf die Produktivität und die Kundenzufriedenheit.

Langfristig soll sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität weiterentwickeln. Die Mobilitätsbedürfnisse von Arbeitnehmern haben sich in den letzten Jahren insbesondere in Großstädten deutlich gewandelt. Wenngleich der Dienstwagen voraussichtlich ein zentraler Bestandteil der Unternehmensmobilität bleiben wird, steigt die Nachfrage von Mitarbeitern nach flexiblen und individuellen Mobilitätsangeboten unter Einbindung aller Verkehrsmittel stetig. Allane bereitet sich im Geschäftsbereich Flottenmanagement daher darauf vor, das gesamte Spektrum der Unternehmensmobilität über alle Zulieferer und Anbieter hinweg zu managen: von klassischen Dienstwagen bis hin zu weiteren Mobilitätslösungen im B2B-Geschäftsbereich. So entwickelt Allane z. B. kundenspezifische Mobilitätskonzepte, mit denen Unternehmen ihre Attraktivität am Arbeitsmarkt steigern und die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter besser erfüllen können.

4. Konzern-Finanzprognose 2024

Für das Geschäftsjahr 2024 erwartet der Vorstand einen Vertragsbestand in einer Bandbreite von 130.000 bis 150.000 Verträgen (2023: 125.800 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz in Höhe von 350 bis 400 Mio. Euro (2023: 351,8 Mio. Euro)¹. Für das EBT geht der Vorstand von einem hohen einstelligen Millioneneurobetrag (2023: 12,6 Mio. Euro) aus.

Diese Prognose basiert auf der Erwartung, dass die Zahl der Neuzulassungen im Jahr 2024 leicht ansteigen und die Inflationsrate abnehmen wird. Darüber hinaus berücksichtigen die obengenannten Finanzziele auch die aktuelle Zinsentwicklung. So sieht die Allane Mobility Group im Falle signifikanter Zinsschwankungen eine Anpassung der Angebotspreise vor, um die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Angebote und damit auch die Profitabilität des Unternehmens nachhaltig zu gewährleisten.

Bei der Finanzplanung nicht berücksichtigt wurde etwa der Wegfall der staatlichen BAFA-Förderung für Elektroautos Ende 2023. Dieser wird aus Sicht des Vorstands keinen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group haben da davon ausgegangen wird das der Wegfall durch die OEMs kompensiert wird.

Als Mehrmarkenanbieter geht Allane davon aus, dass sich auch der Markteintritt neuer OEMs nicht in wesentlichem Umfang auf die Geschäftsentwicklung des Konzerns auswirken wird. Daher blieb dieses Szenario im Zuge der Finanzplanung ebenfalls unberücksichtigt.

Neben der operativen Geschäftsentwicklung im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres bezieht die Prognose für das Geschäftsjahr 2024 auch die schwache Gesamtwirtschaft mit ein. Hinzu kommt, dass weder der Russland-Ukraine-Krieg noch der Nahost-Konflikt beigelegt sind, woraus sich zusätzliche Auswirkungen auf die europäischen Volkswirtschaften und den Automobilmarkt ergeben können (siehe dazu B.6 – Risiko- und Chancenbericht).

Gesamtaussage zur zukünftigen Entwicklung

Insgesamt wird auch das Geschäftsjahr 2024 mit großen Unsicherheiten behaftet sein. Die möglichen Restwert Risiken, die sich insbesondere infolge des wachsenden Captive Leasing Geschäfts mit den Marken Hyundai und Kia ergeben können, könnten sich auf das Geschäftsjahr 2024 negativ auswirken. Daneben sorgt die schwache Gesamtwirtschaft für Unsicherheit auf der Pkw-Nachfrageseite. Um trotz der unsicheren exogenen Faktoren wieder auf den Wachstumspfad zurückzukehren, verfolgt die Allane Mobility Group konsequent ihre im Jahr 2022 vorgestellte Wachstumsstrategie *FAST LANE 27*. Die Strategie beinhaltet unter anderem die weitere Etablierung der Kooperationen mit Hyundai und Kia als einen der wesentlichen Treiber für zukünftiges Wachstum.

Aufgrund der soliden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der obengenannten Entwicklungen blickt die Allane Mobility Gruppe zuversichtlich in das Jahr 2024.

¹ Der operative Konzernumsatz wird im Zuge der Umstellung gemäß IFRS 15 ab dem Geschäftsjahr 2023 auf Nettobasis dargestellt. Demnach erfolgt die Planung im Zuge der Finanzprognose für den Leistungsindikator „operativer Konzernumsatz“ auf Nettobasis.

A.6 – Risiko- und Chancenbericht

1. Risikosituation

Als europaweit 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, gesellschaftliche und regulatorische Risiken

Ökonomische und gesellschaftliche Risiken:

Die Allane Mobility Group ist in den beiden Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig, die den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit im Jahre 2023 jeweils in Deutschland haben.

Beide Geschäftsbereiche sind zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, welche die Investitionsneigung und die Ausgabenbereitschaft der Kunden und damit die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen wesentlich beeinflussen.

In konjunkturellen Schwächephasen kann die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen durch Sparmaßnahmen bei Unternehmen und Privathaushalten rückläufig sein. Zudem kann in diesen Phasen generell mit höheren Ausfallrisiken, z.B. Branchenrisiken und Adressenausfallrisiken, gerechnet werden. Eine Abschwächung der Gesamtkonjunktur könnte daher negative Folgen für die Nachfrage und die Rentabilität von Leasing- und Flottenmanagementprodukten haben.

Gegenwärtig befindet sich die Automobilindustrie in einem Transformationsprozess, bei dem der Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu Elektroantrieben im Vordergrund steht. In der zweiten Jahreshälfte 2023 bis zum ersten Quartal 2024 wird deutlich, dass sich die Elektroantriebstechnologie an einem Wendepunkt befindet, der den Übergang von einem Nischenprodukt in den Massenmarkt markiert. Dieser Übergang ist mit spezifischen Transformationsrisiken wie Marktakzeptanz, Kundenpräferenzen usw. verbunden. Diese Risiken können sich in Form von Volatilitäten in der Nachfrage sowie Vermarktungsverlusten materialisieren.

Besonders deutlich zeigte es sich zum Ende des Jahres 2023, als die staatlichen Subventionen ad hoc gestrichen wurden und im Januar 2024 die Zulassung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb von 23% auf etwa 11% gefallen ist. Aber schon im Februar 2024 war eine erste Korrektur der PKW-Zulassungszahlen mit Elektroantrieb nach oben beobachtbar. Es ist davon auszugehen, dass die Transformationsrisiken im Jahr 2024 wesentlich die Gebrauchtwagenpreisdynamik für Fahrzeuge mit Elektroantrieb bewegen werden.

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group kann darüber hinaus von nicht vorhersehbaren externen Einflüssen, wie etwa Natur- und Umweltkatastrophen, Terroranschlägen oder Epidemien bzw. Pandemien, beeinträchtigt werden. Solche Ereignisse könnten negative Auswirkungen sowohl direkt auf den Betrieb als auch auf die allgemeine Nachfrage und die Liefersituation haben.

Infolge dieser externen Ereignisse kann es zu Ausfällen von Kunden im Bestandsportfolio, von Händlern oder Herstellern bei Fahrzeugverkäufen – insbesondere über Rückkaufvereinbarungen – und von Servicedienstleistern kommen.

Regulatorische Risiken:

Das Geschäft der Allane Mobility Group unterliegt einer Vielzahl von Gesetzen und Regularien. Es besteht das Risiko, dass es Allane versäumt, alle gesetzlichen oder regulatorischen Anforderungen zu erfüllen oder rechtzeitig auf Änderungen des gesetzlichen oder regulatorischen Umfelds zu reagieren. Zusätzlich zu den im Konzern bestehenden Anforderungen nach dem Aktiengesetz (AktG) und dem Kreditwesengesetz (KWG) hat die Allane Mobility Consulting GmbH einen Antrag auf Erlaubnis zur Erlangung einer Konzession zur Durchführung des Zahlungsverkehrs nach Zahlungsdienststeuergesetz (ZAG) gestellt. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung läuft weiterhin das ZAG-Lizenzantragsverfahren. Um sicherzustellen, dass offene Informationen, die von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen (BaFin)/Bundesbank für die ZAG-Lizenzantrag angefordert werden, zeitnah eingereicht werden, hat die Allane Mobility Group ein Projektteam installiert und mit dieser Aufgabe betraut. Rückfragen und Auskunftersuchen der BaFin/Bundesbank sind vor Abschluss des Erlaubnisverfahrens möglich. Daher ist das Datum der Genehmigungserteilung der ZAG-Lizenz im Jahr 2024 erwartet.

1.2 Spezifische Risiken der Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement

In beiden Geschäftsbereichen liegt ein Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit auf dem Firmenkundengeschäft. Die Entwicklung der Geschäftsbereiche ist somit unter anderem vom Investitionsverhalten der Unternehmen abhängig. Dieses Investitionsverhalten kann – abgesehen von allgemeinen konjunkturellen Einflüssen – im Speziellen durch die wirtschaftlichen, bilanzrechtlichen und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere für das gewerbliche Fahrzeugleasing beeinflusst werden. Höhere steuerliche Belastungen von Leasinggeschäften und Dienstwagen oder auch die Möglichkeit nachteiliger Änderungen internationaler Bilanzierungsvorschriften von Leasingverträgen für Leasingnehmer können die Attraktivität von auf Leasing basierten Fahrzeugflottenlösungen verringern.

Die Allane Mobility Group fokussiert ihr Angebot im Flottenleasing auf das Full-Service-Leasing, das neben dem herkömmlichen Finanzierungsleasing eine Vielzahl von ergänzenden Dienstleistungen für Geschäftskunden beinhaltet. Durch die konsequente Ausrichtung als Full-Service-Leasinganbieter möchte die Allane Mobility Group die Abhängigkeit des Geschäftserfolgs von dem unter Preisdruck stehenden reinen Finanzierungsleasing reduzieren. Zudem bietet die kontinuierliche Entwicklung neuer, zumeist internetbasierter Produkte die Chance, sich vom Wettbewerb zu differenzieren. Daneben bietet die Allane Mobility Group im Retail Leasing insbesondere über ihre Webseiten sixt-neuwagen.de und autohaus24.de attraktive Fahrzeugleasinglösungen für Privat- und Gewerbekunden an.

Der Leasingmarkt in Deutschland bleibt geprägt von verschiedenen hersteller- oder bankenabhängigen Leasinggesellschaften. Diese profitieren von ihrer Nähe zu den Herstellern, indem sie an speziellen Kampagnen teilnehmen, profitable Einkaufskonditionen und exklusive sowie erweiterte Verwertungsmöglichkeiten erhalten (beispielsweise geschlossene Auktionen). Ebenso profitieren bankenzugehörige Leasinggesellschaften von vorteilhaften Refinanzierungsbedingungen. In diesem Zusammenhang hat die Allane Mobility Group die strategische Kooperation mit der Hyundai Motor Deutschland GmbH und Kia Deutschland GmbH aufgenommen.

Den erwähnten Chancen stehen Risiken gegenüber. Einerseits trägt das Captive Leasing zur Diversifizierung des Kundenportfolios bei, was das Kundenkonzentrationsrisiko

aus der Kreditrisikoperspektive reduziert. Andererseits führt es zu einer erhöhten Portfoliokonzentration bezüglich der Marken Hyundai und KIA und einer stärkeren Abstimmung mit OEM-Vertriebsstrategie, -ziele und -planung. Perspektivisch rechnet die Allane Mobility Group neben einem wachsenden Fahrzeugbestand der Marken Hyundai und KIA mit einem steigenden Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Diese Konzentrationsrisiken sind ein integraler Bestandteil der Geschäftsstrategie und werden im Rahmen der Risikostrategie akzeptiert.

Um die Konzentrationen aus dem Captive Leasing transparent zu machen, zu überwachen und angemessen vorzusorgen, setzt die Allane Mobility Group verschiedene Instrumente wie Reporting, Sensitivitätsanalysen etc. ein. Die Steuerung des Risikos erfolgt über konservative Annahmen, unter anderem bei der Planung der Vermarktungsergebnisse, sowie durch das kontinuierliche Erweitern der Risikoappetit-Metriken. Die Instrumente werden laufend weiterentwickelt, um neue Erkenntnisse abzubilden und Schaden von der Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns abzuwenden.

Allgemein, bezieht die Allane Mobility Group die Fahrzeuge, die an Firmen-, Gewerbe- und Privatkunden verleast werden, von Automobilherstellern und -händlern. Dadurch ist das Unternehmen von der ausreichenden Versorgung mit beliebten Fahrzeugmodellen, deren Einkauf zu wettbewerbsfähigen Konditionen sowie von einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Produktangebot abhängig. Eine derartige Abhängigkeit besteht ebenso von Drittdienstleistern, bei denen beispielsweise Reifen, Versicherungen und Serviceleistungen sowie Reparaturarbeiten bezogen werden. Um das Risiko aus den genannten Abhängigkeitsverhältnissen zu begrenzen, handelt Allane längerfristige Rahmenverträge und Rabattvereinbarungen mit den entsprechenden Lieferanten aus.

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 orientieren sich an den von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk).

Die Allane SE hat die aus § 25a KWG und in den MaRisk spezifizierten Anforderungen zur Angemessenheit des Risikomanagements sowie die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation unter Berücksichtigung der Komplexität des Geschäftsmodells und des Umfangs der von der Gesellschaft eingegangenen Risiken im Berichtszeitraum berücksichtigt.

Die Allane SE hat – ohne Änderungen im Geschäftsjahr 2023 – die folgenden 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 von Allane berät. Bei Genehmigungen, die durch den Vorstand oder den Aufsichtsrat erteilt werden, leistet das RAC-Unterstützung, indem es die Genehmigung prüft und bewertet. Der Vorsitzende des regelmäßig monatlich tagenden RAC ist der Chief Financial Officer (CFO).
- Das **Risk Control Committee (RCC)** ist als kollegiales Gremium für die Überwachung und Kontrolle der Risiken von Allane zuständig. Aufgaben des RCC sind es, eine wirksame Kontrolle der Risiken zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die Risiken im Einklang mit der vom Aufsichtsrat genehmigten Risikobereitschaft verwaltet werden, wobei stets eine ganzheitliche Sicht auf alle identifizierten Risiken ermöglicht wird. Der Vorsitzende des regelmäßig monatlich stattfindenden RCC ist der Chief Risk Officer (CRO).
- Das **Residual Value & Pricing Committee (RVPC)** ist ein Gremium, das für die Angemessenheit und Effizienz der Restwertfestsetzung von Allane verantwortlich ist. Der Vorsitzende des regelmäßig vierteljährlich stattfindenden RVPC ist der CRO.

Risiken geht die Allane SE nur dann ein, wenn sie diese für kalkulierbar hält und sie mit den in der Unternehmens- bzw. Konzernstrategie verankerten Zielen sowie dem zuvor festgelegten Risikoappetit im Einklang stehen.

Auf Basis der durch die Geschäftsleitung festgelegten Risikostrategie sind die Identifikation, die systematische Erfassung und Analyse, die Beurteilung und Priorisierung sowie die Analyse der Einflüsse und Auswirkungen der Risiken auf das Unternehmen wesentliche Bestandteile des Risikomanagementsystems. Die Komponenten des Risikomanagementsystems sind in die Organisationsstruktur eingebettet, die dem Modell der „Three Lines of Defence“ folgt und eine klare Trennung der Aufgaben der Geschäfts- und Betriebseinheiten, des Risikomanagements, der Kontroll- und Überwachungsfunktionen sowie der prozessunabhängigen Revision vorsieht. 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, die für die Risikoberichtserstattung – im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung – quartalsweise erstellt wird und alle wesentlichen Risiken der Gesellschaft enthält. Die Allane SE verfügt unter Berücksichtigung etwaiger ausgelagerter Prozesse über ein Risikosteuerungssystem zur Überwachung aller maßgeblichen Risikoposten, das sie kontinuierlich anhand der eigenen betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten und in Orientierung an die Anforderungen einer börsennotierten Gesellschaft weiterentwickelt.

Die Allane SE hat für Ausfallrisiken sowie andere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit entsprechende Risikovorsorgen getroffen. Dabei wird für kurzfristige Forderungen aus Leasing- und Full-Service-Leistungen sowie Fuhrparkmanagementleistungen zum Stichtag eine Risikovorsorge gebildet. Diese erfolgt in Form von Wertberichtigungen basierend auf historischen Ausfallraten und angewendeten Wertberichtigungssätzen.

Für Risiken aus Restwerten des Leasingvermögens wird eine Risikovorsorge in Form einer Wertberichtigung auf das Leasingvermögen zum Stichtag gebildet. Die Risikovorsorge berechnet sich aus der Differenz zwischen dem Restwert aus der initialen Leasingvertragskalkulation und den am jeweiligen Abschlussstichtag erwarteten Restwerten zum Leasingvertragsende, welche die Allane Mobility Group von einem externen Marktanbieter erhält. Die Restwertprognosen des externen Marktanbieters werden bei Bedarf auf Basis der internen Expertise – z.B. bei vormals realisierten Mehr- oder Mindererlösen - angepasst.

Im Zuge der fortlaufenden Weiterentwicklung der Frühwarnungssysteme hat die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2023 das sogenannte *Internal Contingency Framework* – ein mehrstufiges Risiko-Früherkennungssystem, das auf Basis interner und externer Indikatoren fungiert – überarbeitet und dabei den Gebrauchtwagenmarkt stärker in den Fokus genommen. Hierfür wurde ein neuer externer Frühwarnindikator (Gebrauchtwagen-Preisentwicklungsindex) sowie Schwellenwerte erarbeitet.

Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wird ganzheitlich eine leichte Rezession festgestellt.

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. Im Hinblick auf finanztechnische Sachverhalte sind zudem allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im unternehmensinternen Verhaltenskodex („Code of Conduct“) geregelt.

Wesentliche Elemente des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sind die klare und sachgerechte Funktionstrennung in der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse, die zentrale Rechnungslegungs- und Berichtsorganisation für alle in den Konzern einbezogenen Gesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Handbüchern, Prozessbeschreibungen und Konzernleitlinien, die Erfassung von Geschäftsvorfällen im „Vier-Augen-Prinzip“, die Implementierung von Qualitätssicherungsprozessen durch dezidierte regelmäßige Prüf- und Kontrollprozesse, die toolgestützt durch den IKS-Beauftragten nachgehalten werden, systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und der regelmäßige Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen in Form von Soll-Ist-Vergleichen, Abweichungsanalysen sowie Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision.

Zur Gewährleistung der Datensicherheit sind in den verwendeten rechnungslegungsbezogenen Systemen grundsätzlich Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen hinterlegt. Die Mitarbeiter werden über

Informationssicherheit und Datenschutzregelungen entsprechend informiert und regelmäßig dazu geschult.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss und den Konzernabschluss einschließlich des Berichts über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft sowie den Abhängigkeitsbericht und erörtert diese mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer.

3. Risikosteuerungs- und -controlling-prozess

Neben der Berücksichtigung der Risiken in den installierten Planungs-, Berichterstattungs-, Kontroll- und Frühwarnsystemen sind die Risikoverantwortlichen der einzelnen Organisationseinheiten dafür verantwortlich, dass mittels einer regelmäßig stattfindenden Risikoinventur im Rahmen des Risikocontrollings konzernweit alle geschäftsrelevanten und wesentlichen Risiken geprüft werden. Hierfür werden die Einschätzungen der Verantwortlichen sowie weitere relevante Informationen analysiert und aggregiert. Wesentliche Änderungen in der Risikobewertung und neue Risiken sind umgehend im Rahmen der Vorstellung des Risikoinventurergebnisses an das Management der Allane SE zu kommunizieren.

Die identifizierten Einzelrisiken werden – auf Basis einer Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenhöhe im Eintrittsfall – verschiedenen Verlustklassen zugeordnet und über eine Abgrenzung der Risikoarten kategorisiert. Die so dezentral erfassten Einzelrisiken werden durch das zentrale Risikocontrolling auf Konzernebene zu einem Risikoinventar verdichtet, wobei auch eine Einschätzung der Wesentlichkeit der identifizierten Einzelrisiken erfolgt. Das auf dieser Basis ermittelte Risikoinventurergebnis ist Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Allane SE.

Im Folgenden werden die wesentlichen Risikoarten in aggregierter Form dargelegt.

3.1 Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko besteht darin, 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 und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt. Dieses Adressenausfallrisiko im Kundengeschäft steigt bei einer Verschlechterung der konjunkturellen Lage allgemein an, so dass es zu vermehrten Zahlungsausfällen von Leasing- und Flottenmanagementkunden oder rückkaufverpflichteten Fahrzeuglieferanten kommen kann.

Das etablierte Kreditmanagement identifiziert die Adressenausfallrisiken sämtlicher Einzelengagements bei Eingang des Leasing- oder Flottenmanagementvertrags. Bei

der Einrichtung eines Gesamtrahmens für Leasingverträge mit Kunden und Fahrzeugrückkaufverträge mit Herstellern und Händlern ist bei der Überschreitung bestimmter Schwellenwerte, die sich in der Regel an der Höhe des Barwertes der ausstehenden Zahlungen aus den Leasingverträgen bzw. im Falle von Fahrzeugrückkaufverträgen an der Summe der mit dem jeweiligen Bonitätsverbund vereinbarten Rückkaufpreise orientieren, die Zustimmung oder Information bestimmter Organe bzw. Gremien (u. a. das Risk Approval Committee) entsprechend der vorgegebenen Kompetenzordnung erforderlich. Zudem werden vor dem Abschluss von Flottenmanagement- und Leasingverträgen die daraus resultierenden Risiken und Margen herausgearbeitet und für die entsprechenden Entscheider vor ihrer Zustimmung zum Vertragsschluss aufbereitet. Bei größeren Engagements unterrichtet der Vorstand zudem den Aufsichtsrat, sofern bestimmte Schwellenwerte bei Leasing- und Fahrzeugrückkaufverträgen überschritten werden.

Die Adressenausfallrisiken werden laufend kontrolliert und aktiv gesteuert. Darüber hinaus findet im Flottenkundengeschäft eine turnusmäßige Überprüfung der Kundenbonität während der Leasing- und Flottenmanagementvertragslaufzeit statt. Die eingeräumten Gesamtrahmen unterliegen entsprechend der Kompetenzordnung regelmäßigen Prolongations- und Bonitätsprüfungsprozessen.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten, die gegenüber der Allane Mobility Group Rückkaufzusagen abgeben, legt die Allane Mobility Group großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden ebenso wie die Leasing- und Flottenmanagementkunden einer regelmäßigen Bonitätsprüfung unterzogen.

Etwaige negative Veränderungen bei Leasing- oder Flottenmanagementkunden oder Fahrzeuglieferanten können somit unmittelbar und frühzeitig erkannt werden, und es können zeitnah entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Engagements mit erhöhtem Risikopotenzial bzw. ausfallgefährdete Positionen werden besonders intensiv im Rahmen des Forderungsmanagements überwacht.

Aus dem Adressenausfallrisiko können sich weitere Risiken ergeben, die sich aus Konzentrationen gleichartiger und verschiedenartiger Risikofaktoren nachteilig auf das Risikoprofil der Allane SE auswirken können. Dabei können sich portfoliospezifische Konzentrationen sowohl auf

einzelne Kunden als auch auf einzelne Sektoren ergeben. Zur Vermeidung von Risikokonzentrationen hat die Gesellschaft geeignete Risikoüberwachungsmaßnahmen eingerichtet, um etwaige Konzentrationen bezogen auf einzelne Kunden bzw. Branchen entsprechend frühzeitig identifizieren zu können.

3.2 Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko beschreibt die Gefahr eines Verlusts, der durch Marktpreisänderungen bedingt ist. Bei der Allane SE unterliegen insbesondere die Restwerte der Leasingfahrzeuge sowie die Refinanzierungszinssätze dem Marktpreisrisiko.

3.2.1 Restwertrisiko

Die Restwertrisiken der Allane Mobility Group resultieren aus der Vermarktung von Fahrzeugen am Ende des Leasingvertrages, falls der erzielbare Verkaufserlös zu diesem Zeitpunkt unterhalb des zu Vertragsbeginn kalkulierten Restwertes liegt. Wesentliche Treiber dieses Risikos umfassen den Fahrzeugtyp, des Weiteren spielen Marktbedingungen ebenfalls eine entscheidende Rolle; Schwankungen in Angebot und Nachfrage beeinflussen den Verkaufspreis erheblich. Zudem können technologische Entwicklungen bestimmte Motorentypen schnell veralten lassen, was ihren Marktwert deutlich mindert. Nicht zuletzt wirken sich regulatorische Anpassungen, wie die Einführung strengerer Umweltstandards oder Subventionen für neue Technologien, direkt auf den Marktwert der Fahrzeuge aus.

Ein weiterer bedeutender Faktor ist die Konzentration bestimmter Fahrzeugtypen oder -modelle im Leasingportfolio, die das Restwertrisiko zusätzlich verstärken kann. Eine hohe Konzentration auf spezifische Segmente kann dazu führen, dass sich Veränderungen in den Marktbedingungen, technologische Entwicklungen oder regulatorische Änderungen stärker auf den Gesamtwert des Portfolios auswirken.

Mit der strategischen Kooperation mit OEMs, dem neuen Captive Leasing-Vertriebskanal sowie steigendem Portfolio an Fahrzeugen mit Elektroantriebstechnologien steigen auch die langfristigen Anforderungen an das Restwertrisikomanagement sowie im Vermarktungsprozess. Die Allane Mobility Group arbeitet gemeinschaftlich mit der Santander Gruppe an einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Instrumente im Rahmen der Methoden-Adäquanz. Dabei wird der Fokus maßgeblich auf Folgendes gelegt:

- Restwertsetzung:
- Entwicklung eigener Ansätze zur Projektion von zukünftigen Gebrauchtwagenpreisen, Abstimmung der Vertriebskanaldifferenzierung zur Würdigung der besonderen Stellung der strategischen Kooperation mit OEMs.
- Wertberichtigung
- Vereinheitlichung von Standards sowie datenbasierter Parametrisierung.
- Eigenkapitalanforderung:
- Vereinheitlichung des Kapitalmodells zwischen Unternehmen aus der Santander Gruppe.
- Szenarioanalyse:
- Vertriebskanal- und Vermarktungskanaldifferenzierte Szenarien.

Die Planung, Kontrolle und Berichtserstattung werden laufend durch zahlreiche Gremien überwacht.

Um den Risiken der Fahrzeugverwertung vorzubeugen, werden im Geschäftsbereich Leasing – den Marktmöglichkeiten entsprechend – die der Kalkulation der Leasingverträge zugrunde liegenden Restwerte der Fahrzeuge teilweise durch Rückkaufvereinbarungen mit Händlern oder Herstellern abgedeckt. Bei diesem Instrument ist jedoch über die Jahre ein abnehmender Trend zu beobachten.

Darüber hinaus interpretiert die Allane Mobility Group die Fahrzeugvermarktungskanäle als wesentliches Instrument zur Restwert-Risikominderung. Dabei wird gegenwärtig auf einen etablierten, mehrstufigen Prozess gesetzt. Fahrzeuge, die nach Ende des Leasingvertrags nicht per Rückkaufvereinbarung an einen Hersteller oder Händler bzw. an den Leasingnehmer verkauft werden, werden in der Regel über selbst betriebene Gebrauchtwagenstandorten oder über eine Online-Auktionsplattform den dort angeschlossenen Händlern europaweit angeboten. Mit dem steigenden Aufkommen an Fahrzeugen aus dem Captive Leasing wird der Vermarktungsprozess um den Anschluss an das Hyundai/KIA-Händlernetzwerk erweitert und die Allane Mobility Group bereitet sich auf die wesentlichen Rückläufe in den Jahren 2026/27 vor.

Darüber hinaus arbeitet die Allane Mobility Group an der Ausweitung der autohaus24-Verkaufsstandorte, wobei im Jahr 2023 die Verkaufskapazität dieses Kanals weiter erhöht und um einen vierten Standort in Wuppertal erweitert wurde. An diesen vier über deutschlandweit verteilten Standorten verantworten eigene Verkaufsspezialisten die Vermarktung

der Fahrzeuge an Endkunden. Nach Absprache können die Leasingrückläufer auch direkt an einem der autohaus24-Standorte abgegeben werden.

Besonders im Fall einer freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts, insbesondere in Deutschland, abhängig. Der Vorstand beobachtet die aktuelle Preisentwicklung am Gebrauchtwagenmarkt sehr genau und differenziert. Dabei wird die Situation für konventionelle Antriebsarten als mittelfristig stabil angesehen und deckt sich mit den laufenden Vermarktungsergebnissen. Da der Fahrzeugbestand mit Elektroantriebstechnologien zum Stichtag lediglich 15% ausmacht und erst seit dem Jahr 2022 im Zuge des Captive Leasings aufgebaut wird, materialisieren sich die Preisnormalisierungen, die am Markt für Elektroantriebstechnologien beobachtet werden, vorerst nicht in der Vermarktung. Jedoch wird eine Erhöhung der Wertberichtigung besonders im Captive Leasing beobachtet.

3.2.2 Zinsänderungsrisiko

Zinsänderungsrisiken beziehen sich auf potenzielle Verluste durch die Veränderung von Marktzinssätzen. Sie können entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Auch eine variable Verzinsung bei Finanzierungsinstrumenten kann bei Marktveränderungen zu einem Zinsrisiko führen.

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel einer weitgehend fristenkongruenten Aufnahme von Refinanzierungsmitteln, um Laufzeitinkongruenzen zu vermeiden, und schließt Derivatekontrakte ab, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern. Jedoch kann hierbei keine Garantie gegeben werden, dass eine solche Absicherung vollständig wirksam ist oder dass Verluste vollständig vermieden werden.

Steigende Zinssätze bei den Refinanzierungsinstrumenten könnten höhere Refinanzierungskosten nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

Mit Blick auf das Zinsänderungsrisiko betrachtet die Allane SE den Barwertverlust, der dadurch entsteht, dass sich die Zinsstrukturkurve verändert. Neben dem Szenario einer Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um bis zu 200 Basispunkte wird eine Reihe weiterer Zinsszenarien berechnet und an die Geschäftsführung berichtet – unterschieden nach steuerungsrelevanten und weiteren Szenarien. Dabei orientiert sich die Allane Mobility Group an

den regulatorischen Bankenvorgaben. Zudem untersucht das Unternehmen regelmäßig, inwieweit sich Parallelverschiebungen der Zinskurve auf das Zinsergebnis auswirken (GuV-orientierter Ansatz).

3.3 Liquiditätsrisiko

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

Seit der im Geschäftsjahr 2020 vollzogenen Änderung der Eigentümerstruktur wird vermehrt eine fristenkongruente Refinanzierung innerhalb des Konzernverbunds angestrebt.

Des Weiteren steht der Allane Mobility Group ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten (z.B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen), offen. Hiervon hat Allane erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und ein Asset-Backed-Securities (ABS)-Programm aufgesetzt. Zum Ende des Jahres 2023 wurde das ABS-Programm revitalisiert und aufgestockt.

3.4 Geschäftsstrategisches Risiko

Als geschäftsstrategisches Risiko sieht die Allane SE das Risiko potenzieller Verluste und verminderter Gewinne durch nachteilige geschäftsstrategische Entwicklungen, Entscheidungen bzw. geschäftsfeldspezifische Zielvorgaben oder durch eine negative Veränderung des wirtschaftlichen Umfelds. Ergänzend hierzu wird auch das Nichterreichen vertrieblicher Ziele, beispielweise aufgrund sich ändernder Kundenpräferenzen oder des Markteintritts neuer Marktteilnehmer sowie sich ändernder regulatorischer Rahmenbedingungen, zum geschäftsstrategischen Risiko gezählt.

Die Geschäftsleitung steuert die strategischen Risiken mithilfe geeigneter Instrumente, z. B. durch Aktivitäten in verschiedenen Vertriebskanälen und geeignete Marketingmaßnahmen, wobei die Überwachung durch das (Risiko-)Controlling erfolgt.

3.5 Operationelles Risiko

Unter dem operationellen Risiko wird das Risiko eines Verlustes verstanden, der insbesondere durch menschliches Verhalten, technologisches Versagen, unangemessene oder fehlerhafte Prozesse oder durch externe Ereignisse hervorgerufen wird. Regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken sind ebenfalls eingeschlossen.

Zur Steuerung von operationellen Risiken verfolgt die Allane Mobility Group einen dezentralen Ansatz, für dessen Umsetzung speziell geschulte Koordinatoren aus den einzelnen Fachbereichen nominiert wurden. Für die Messung und -überwachung der operationellen Risiken ist der Bereich Risikocontrolling zuständig.

Aus Rechtsstreitigkeiten können sich für die Allane Mobility Group operationelle Risiken ergeben. Im Speziellen zu nennen sind hier Rechtsstreitigkeiten aus Widersprüchen von Leasingverträgen. Um Widersprüchen vorzubeugen, werden die Musterleasingverträge und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen fortlaufend überprüft und bei Bedarf angepasst. Für die Bearbeitung, Abwicklung und Überwachung von Widersprüchen hat Allane eine Abteilung eingerichtet, die im Bereich Recht angesiedelt ist.

Der Geschäftserfolg der Allane Mobility Group hängt in hohem Maße vom Wiedererkennungswert und von der Reputation der im Eigentum der Sixt SE befindlichen Sixt-Marken und Domain-Nutzungsrechte ab. Trotz des vollzogenen Eigentümerwechsels ist die Allane Mobility Group berechtigt, die Sixt-Marken und Domain-Nutzungsrechte noch für eine begrenzte Zeit zu gebrauchen. Um potenziellen Reputations- und strategischen Geschäftsrisiken entgegenzuwirken, hat die Allane SE ein internes Projektteam etabliert, das den Markenwechsel in einem angemessenen Zeitrahmen umsetzen und den Bekanntheitsgrad der neu eingeführten Marke durch geeignete Marketingmaßnahmen erhöhen soll.

Das Prozessrisiko bezeichnet das Risiko von Verlusten, die durch unangemessene Prozesse auftreten. Dabei ist die ordnungsgemäße Prozessausführung durch den jeweiligen Prozessverantwortlichen sicherzustellen. Das Prozessrisiko wird mittels organisatorischer Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen überwacht. Maßnahmen, die dazu dienen, Fehler zu verhindern, sind sowohl in der Aufbau- als auch in der Ablauforganisation der Allane Mobility Group integriert und sollen ein vorgegebenes Sicherheitsniveau gewährleisten. Als prozessunabhängige Institution überprüft die interne Revision regelmäßig die eingesetzten Prozesse und

angewandten Methoden. Dazu nutzt sie einen risikoorientierten Prüfungsansatz – sowohl hinsichtlich der Konformität mit gesetzlichen bzw. regulatorischen Vorschriften als auch bezüglich der Einhaltung von Konzernvorgaben.

Für die Abwicklung des Leasing- und Flottenmanagementgeschäftes setzt Allane Mobility Group ein eigenentwickeltes IT-System ein. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder -ausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und diese im Ernstfall sogar zum Erliegen bringen. Aus der hohen Komplexität des IT-Systems ergeben sich bei Implementierung neuer, ersetzender oder ergänzender Software erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Kompatibilität mit bestehenden Systemen, die es zu erfüllen gilt, um den reibungslosen Fortgang des operativen Geschäfts zu gewährleisten.

Neben internen Betriebsrisiken besteht auch das Risiko gezielter externer Angriffe durch Kriminelle auf die IT-Infrastruktur und den Datenbestand des Unternehmens, z. B. Hacking, DDoS-Attacken, etc. Durch die zunehmenden Digitalisierungsbestrebungen kann sich dieses Risiko weiter verstärken. Um ihm entsprechend zu begegnen, unterhält die Allane Mobility Group eigene IT-Ressourcen, -Kapazitäten und -Infrastruktur. Ihre Aufgabe ist die permanente Kontrolle, Wartung und Weiterentwicklung sowie der Schutz der IT-Systeme des Konzerns.

Die persönlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wichtiger 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. Die Allane Mobility Group beugt diesem Risiko durch verstärktes Engagement in den Bereichen Ausbildung und Fortbildung, Verankerung der Personalförderung in der Unternehmenskultur sowie durch den Einsatz von Anreizsystemen vor.

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group geht mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen einher. Dabei kommen größtenteils standardisierte Vereinbarungen zum Einsatz, die entsprechend in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Schon geringfügige Formulierungenungenauigkeiten oder Änderungen in den rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben. Die Allane Mobility Group wirkt

den daraus resultierenden Risiken durch ein Vertragsmanagement unter Einbeziehung von Rechtsexperten und vielfältigen Systemkontrollen entgegen.

Weitere regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit als Finanzdienstleistungsinstitut einhergehen, werden durch eine MaRisk-orientierte Compliance-Struktur und die damit verbundenen Kontroll- und Präventionsmechanismen vermindert. Sich ergebende regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Neuerungen bzw. Veränderungen werden durch die jeweiligen Fachabteilungen der Allane SE laufend überwacht, an die Geschäftsleitung kommuniziert und sind im Rahmen von Projekten zeitnah und fristgerecht umzusetzen.

Das Auslagerungsrisiko wurde erstmalig im Geschäftsjahr 2023 als relevantes Risiko identifiziert und betrifft hauptsächlich die ausgelagerten IT-Dienstleistungen. Die Allane hat zusätzliche Ressourcen für das Management des Auslagerungsrisiko bereitgestellt, unter anderem durch die Einsetzung eines Outsourcing-Beauftragten, und ein umfassendes Rahmenwerk etabliert. Zudem werden basierend auf den entsprechenden Auslagerungsvereinbarungen die vorgesehenen Prüfungs- und Kontrollrechte gegenüber den jeweiligen Dienstleistern kontinuierlich ausgeübt.

Die in der Vergangenheit ausgelagerte IT-Administration wurde im Rahmen des IT-Carve-out-Projekts in die Allane Mobility Group eingegliedert.

Nachhaltigkeitsrisiken sind Ereignisse oder Bedingungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung, deren Eintreten tatsächlich oder potenziell negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die Reputation von Allane haben kann. Bereits bei den identifizierten Risikoarten berücksichtigt die Allane Nachhaltigkeitsrisiken als potenzielle Risikotreiber (u.a. Transformationsrisiko mit langfristiger Auswirkung auf Verbrennungsmotoren oder gesetzliche Veränderungen). Unter Berücksichtigung der aktuellen gesellschaftlichen, ökonomischen und regulatorischen Entwicklungen verstärkt Allane Mobility Group seine Bemühungen, Nachhaltigkeitsrisiken weiter in die Prozesse des Risikomanagements und Risikocontrollings zu integrieren, in Einklang mit den Vorgaben der Standardgruppe.

3.6 Beteiligungsrisiko

Aufgrund der Beteiligungsstruktur der Allane Mobility Group wird auf Konzernebene kein Beteiligungsrisiko identifiziert.

Unter dem Beteiligungsrisiko versteht die Allane SE die Gefahr von unerwarteten Verlusten, die sich aus dem Sinken des Marktwertes der Beteiligungen unter deren Buchwert ergeben. Zudem besteht bei der 100-prozentigen Beteiligung der Allane SE an der Allane Mobility Consulting GmbH ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, da zwischen der Allane SE und der Allane Mobility Consulting GmbH seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag besteht. Zudem existiert seit dem Geschäftsjahr 2023 auch ein Ergebnisabführungsvertrag mit der One Mobility Management GmbH. Dabei werden erlittene Verluste der Allane Mobility Consulting GmbH hätten damit eine unmittelbare Auswirkung auf die Ertragslage der Allane SE.

Das Risikomanagement- und Risiko-Controllingsystem der Allane Mobility Consulting GmbH ist aufgrund des bestehenden Auslagerungsvertrages auf die Allane SE ausgelagert. Die bei der Allane SE anzuwendenden Risikomethoden und -verfahren werden gleichermaßen für die Allane Mobility Consulting GmbH verwendet. Insofern ist die Allane Mobility Consulting GmbH eng in die Risikosteuerungs- und -überwachungsprozesse der Allane SE eingebunden. Dadurch sollen negative Risiko- und Ertragsentwicklungen in der Allane Mobility Consulting GmbH frühzeitig identifiziert und geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

4. Beurteilung des Gesamtrisikoprofils durch den Vorstand

Die Allane SE hat ein gruppenweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem installiert, durch das Entwicklungen frühzeitig erkannt und aktiv gemanagt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder den Fortbestand der Allane SE oder des Konzerns gefährden könnten. Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Beurteilung des Gesamtrisikoprofils weiter ausgebaut. Alle aufgeführten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig analysiert, dokumentiert, und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkung bewertet. Vorstand und Aufsichtsrat werden über das Ergebnis informiert, um im Bedarfsfall notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem der Allane Mobility Group orientiert sich an den Vorgaben der Santander Gruppe und strebt eine Methoden-Adäquanz im Einklang mit dem Proportionalitätsprinzip an.

Die Allane Mobility Group hat sicherzustellen, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügt, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die ein wesentlicher Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichtswesens der Allane Mobility Group ist, wird der unerwartete Verlust aus den als wesentlich eingestuften Risiken mit einem Konfidenzniveau in Höhe von 99,95 % der zur Verfügung stehenden Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Die Risikotragfähigkeit ist dann gegeben, wenn die wesentlichen Risiken laufend durch eine entsprechende Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können. Zum Stichtag 31. Dezember 2023 weist die Allane ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko) und Liquiditätsrisiko, geschäftsstrategisches und operationelles Risiko sowie das Beteiligungsrisiko in Höhe von 207,1 Mio. Euro aus.

Die wesentlichen Risiken verteilen sich zum 31. Dezember 2023 wie folgt:

Risikoart

in Mio. Euro	Risikoanteil (absolut) am Gesamtrisiko	
	2023	2022
Restwertrisiko	109,8	76,9
Adressenausfallrisiko	49,0	34,9
Zinsänderungsrisiko	16,3	20,5
Operationelles Risiko	11,5	10,5
Beteiligungsrisiko	4,6	9,1
Liquiditätsrisiko	0,0	0,1
Geschäftsstrategisches Risiko	15,8	20,2
Gesamtrisiko	207,1	172,2

Die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahresstichtag beziehen sich auf die Risikoarten Adressenausfallrisiko, Zinsänderungsrisiko sowie Geschäftsstrategische Risiken. Das Adressenausfallrisiko hat sich im Wesentlichen durch eine methodische Umstellung auf eine barwertige Obligo-Betrachtung ohne die Restwerte verändert. Beim Anstieg des Zinsänderungsrisikos handelt es sich um die Reflexion der gegenwärtigen Zinsvolatilität.

Das Restwertrisikomodell wurde im Rahmen der Weiterentwicklung der Risikocontrolling-Ansätze auf Standards der Santander Gruppe umgestellt. Dabei generiert das neue Modell eine Verlustverteilung mittels Monte-Carlo-Simulation auf Basis der in der Vergangenheit realisierten Verlusten im Wiedervermarktungsprozess von zurückgegebenen Fahrzeugen.

Die Quantifizierung der Adressenausfallrisiken erfolgt mittels eines Credit Value at Risk (CVaR) Ansatzes auf Basis des Gordy Modells. Die Berechnung des operationellen Risikos erfolgt sowohl auf der Grundlage eines ökonomischen Ansatzes als auch nach dem aufsichtsrechtlichen Basisindikatoransatz. Der höhere Wert dieser beiden Ansätze ist maßgeblich für die Berücksichtigung in der Risikotragfähigkeitsrechnung.

Die Zinsänderungsrisiken werden mittels einer historischen Verlustverteilung basierend auf Zinsänderungen seit dem Geschäftsjahr 2008 simuliert. Die Quantifizierung des Beteiligungsrisikos erfolgt auf Basis der Durchschaumethode. Liquiditätsrisiken werden auf Basis einer historischen Verlustverteilung mittels des Liquiditäts-Value-at-Risk berechnet, der die monetären Auswirkungen der Änderungen der Refinanzierungskosten quantifiziert. Für nicht identifizierte Risiken wird ein Pauschalbetrag von dem vorhandenen internen Kapital reserviert.

Das Interne Kapital (Risikodeckungspotenzial) gemäß dem Substanzwert-Ansatz beträgt 360,3 Mio. Euro (im Wesentlichen aus 195,3 Mio. Euro an bilanziellem Eigenkapital sowie 161,7 Mio. Euro aus dem aktiven Vermögen (inkl. Bestellbuch)). Daraus ergibt sich eine Deckung der wesentlichen Risiken von rund 156,6% (inkl. Managementpuffer). Während des gesamten Berichtszeitraum war die Risikotragfähigkeit sowohl auf Gesamtrisiko- als auch auf Risikoartenebene jederzeit sichergestellt. Limit-Überschreitungen wurden nicht festgestellt.

Basierend auf den wesentlichen Risiken führt die Allane SE vierteljährlich Stresstests durch. Das Hauptziel eines Stresstests besteht darin, den Kapitalverzehr in einem Stressszenario zu messen und dadurch das Risiko zu quantifizieren. Zu diesem Zweck werden durch Stresstests ungewöhnliche und extreme, aber plausible Ereignisse abgebildet. Aufgrund ihrer zukunftsweisenden Natur werden die Ergebnisse von Stresstests auch als Frühwarnindikatoren verwendet und für die proaktive Risikosteuerung eingesetzt.

Innerhalb der Risikotragfähigkeitsrechnung wurden zum 31. Dezember 2023 folgende Arten von Stresstests berücksichtigt:

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

Die einzelnen Szenarien werden dabei aus hypothetischen und historischen Ereignissen abgeleitet und sind an die aktuelle Wirtschaftsentwicklung angepasst. Die im Geschäftsjahr 2023 durchgeführten Stresstests haben ergeben, dass die Risikotragfähigkeit im Berichtszeitraum jederzeit sichergestellt war.

Neben der Darstellung der Risikotragfähigkeitsrechnung berechnen wir verschiedene Metriken, um den Risikoappetit in den Bereichen Solvabilität, Ergebnisvolatilität, Konzentrationen, Liquidität und nicht-finanzielle Risiken abzubilden. Diese Risikoappetit-Metriken sind wichtig für die frühzeitige Erkennung von Risiken. Zudem werden sie kontinuierlich von verschiedenen Risikogremien überwacht.

Durch die zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation sieht sich die Allane Mobility Group – insbesondere im Hinblick auf die aktuellen geopolitischen Risiken – für die Überwachung und Steuerung der Unternehmensgruppe angemessen aufgestellt. Die Risikosituation der Gesellschaft ist stabil geblieben und proportional zum Geschäftsvolumen gewachsen.

Zur Sicherstellung der Liquidität greift die Allane Mobility Group auf bestehende Kreditlinien sowie auf Refinanzierungsmöglichkeiten aus dem Konzernverbund zurück. Auf Basis der kurz- und mittelfristigen Liquiditätsvorausschau – auch in Stresssituationen – überwacht die Allane Mobility Group die Ausnutzung der Finanzierungsinstrumente kontinuierlich und leitet gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen ab. Zudem wurde im Geschäftsjahr 2023 ein Liquiditätsnotfallplan erstellt.

Insbesondere aufgrund der langfristigen Verträge und der Kundendiversifizierung – speziell in Bezug auf Branche und Größe, von Großkonzernen bis zu Privatkunden – sowie der Marktchancen, insbesondere vor dem Hintergrund der Digitalisierung und Innovation, und dank zweier starker Partner innerhalb der Eigentümerstruktur sieht die Gesellschaft ihr Gesamtrisiko sowie ihr Risikoprofil auf einem vergleichbaren Niveau zum Vorjahr. Gegenwärtig wurden keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer

Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten.

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.

Die Studien, auf die im Folgenden Bezug genommen wird, sind jeweils die jüngsten für den Chancenbericht relevanten Studien, die mit vertretbarem Aufwand zu beziehen sind.

5.1 Marktchancen

Allgemeine Konjunktorentwicklung

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

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2024 bezieht die Allane Mobility Group die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturentwicklung ein und stellt diese im Prognosebericht dar. Sollte sich die Konjunktur besser als prognostiziert entwickeln, könnte dies die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen der Allane Mobility Group erhöhen.

Quellen

Destatis, Pressemitteilung Nr. 019, 15. Januar 2024;
Destatis, Pressemitteilung Nr. 20, 16. Januar 2024;
Kraftfahrtbundesamt, Pressemitteilung Nr. 01/2024, 4. Januar 2024;
Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 23/24, Dezember 2023;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 97, Dezember 2023.

Positive Leasingkonjunktur

Der deutsche Leasingmarkt ist nach Großbritannien der zweitgrößte Leasingmarkt Europas und zeichnete sich von 2013 bis 2019 durch einen stabilen Wachstumstrend, der 2020 erstmals unterbrochen wurde. So verzeichnete der

Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V. (BDL) im ersten Jahr der COVID-19-Pandemie einen Rückgang der Leasing-Neuinvestitionen von rund 9 % gegenüber dem Vorjahr. Inzwischen hat sich der Leasingmarkt erholt und verzeichnete 2023 wieder ein deutlich es Wachstum von 15 %.

Nach Einschätzung von Allane kann sich eine Erholung der Wirtschaft positiv auf die Investitionsstimmung und damit auch auf die Leasingkonjunktur auswirken.

Quellen

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 23/24, Dezember 2023;
BDL, Der deutsche Leasingmarkt 2020, 18. Juni 2021;
BDL, Leasing in Deutschland und Europa, bdl.leasingverband.de, Stand: 12. Februar 2024;
BDL, Prognose über die Entwicklung der Leasing-Branche im Geschäftsjahr 2023, 25. Januar 2024.

Branchentrends

Der Markt für Mobilität sowie die Bedürfnisse der Kunden werden sich nach Expertenmeinungen in den kommenden Jahren weiter 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. Einige dieser Trends, insbesondere Flexibilisierung, Digitalisierung und Elektromobilität, könnten nach Einschätzung von Experten durch die Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie weiter beschleunigt werden. Insbesondere mit Blick auf die von Deutschland angestrebte Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 gewinnt Leasing enorm an Bedeutung. So ist die Verkehrs- und Energiewende ein zentraler Pfeiler der Klimapolitik. Hinzu kam die durch den Russland-Ukraine-Krieg ausgelöste Energiekrise, welche die Notwendigkeit der Energieunabhängigkeit für den Industriestandort Deutschland einmal mehr gezeigt hat. Es ist daher notwendiger denn je, auf regenerative Energieerzeugung umzustellen, die Energieeffizienz zu steigern und Energie einzusparen. Nach Meinung 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. weiterentwickeln.

Laut Dataforce ist Leasing weiterhin die präferierte Beschaffungsform für Flottenfahrzeuge: Im Jahr 2023 waren 74% der Neuwagen in deutschen Fuhrparks geleast. Dataforce prognostiziert, dass sich der Leasing-Anteil bis

zum Jahr 2028 auf 78 % erhöhen wird. Das sei insbesondere darauf zurückzuführen, dass Elektrofahrzeuge aufgrund noch unklarer Restwerte primär über Leasing beschafft würden. Zudem werde sich auch die Nutzung des Angebots von Auto Abos künftig weiter steigern. Dem BDL zufolge gibt es für Unternehmen, aber auch Selbstständige und Freiberufler zahlreiche Gründe für Leasing. Dazu gehörten insbesondere Planungssicherheit, die Schonung der Liquidität, steuerliche Vorteile und günstige Konditionen sowie moderne Technologie und eine damit verbundene höhere Umweltfreundlichkeit.

Auch im Privatbereich hat sich das Leasing weiter etabliert. Nach Angaben von LeasingMarkt.de befand sich der Anteil des Privatleasings im Jahr 2023 mit rund 60 % auf einem Rekordhoch und lag 5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

Die Allane Mobility Group kann insbesondere mit seinem Leasingangebot auf sixt-neuwagen.de von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, da die Online-Plattform Privatkunden unter anderem ermöglicht, Leasingwagen – sowohl mit Verbrennungsmotoren als auch mit alternativen Antrieben – zu konfigurieren und digital zu bestellen. 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 an Kunden zu vermarkten. Allane kann damit auch künftig von der Expansion der beiden Handelspartner Hyundai und Kia im europäischen Markt profitieren. Zudem kann Allane im Geschäftsbereich Leasing weiteres Wachstumspotential durch Kooperationen mit weiteren OEMs nutzen.

Quellen

LeasingMarkt.de, Leasing-Rückspiegel 2023;
Dataforce, Zufriedenheit mit Leasinganbietern nimmt ab, 25. Juli 2023;
BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 19. Januar 2024.
BDL, Leasing ermöglicht die Transformation der deutschen Wirtschaft, jahresbericht.leasingverband.de, Stand: 19. Januar 2024.

5.2 Wettbewerbschancen

Wachstum durch markenübergreifendes Angebot

Als Leasinggesellschaft mit einem Mehrmarkenangebot bieten sich der Allane Mobility Group Wettbewerbsvorteile gegenüber markengebundenen Anbietern. Zudem verfügt das Unternehmen über ein großes Know-how in Bezug auf die Einschätzung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen und die Gebrauchtwagenvermarktung. Allane betreibt

Geschäftsmodelle, die bereits auf künftige Kundenanforderungen ausgerichtet wurden, zum Beispiel durch markenübergreifendes Full-Service-Leasing und Direktvertrieb.

In einer Studie geht Deloitte davon aus, dass Autohersteller ihre bisherige Markenstrategie ändern und bis zum Jahr 2035 markenübergreifende Lösungen in ihr Angebot integrieren werden, um eine größere Kundenzielgruppe ansprechen und die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse besser befriedigen zu können. Dies unterstreicht die zunehmende Bedeutung des markenübergreifenden Angebots im Automobilvertrieb.

Aufgrund oben beschriebener Entwicklungen kann die Allane Mobility Group sowohl im Firmenkunden- als auch im Privatkundengeschäft weitere Wachstumschancen nutzen.

Quelle

Deloitte, Future of Automotive Sales and Aftersales, Juni 2020.

Internationalisierungsmöglichkeiten

Die Allane Mobility Group prüft kontinuierlich die Erweiterung ihrer internationalen Präsenz, um weiteres Wachstumspotenzial zu erschließen.

Im Rahmen ihrer Strategie *FAST LANE 27* plant das Unternehmen, künftig vermehrt auch über Internationalisierung zu wachsen. Dafür sieht Allane es vor, die Kooperationen mit Hyundai und Kia im Captive Leasing künftig weiter auszubauen und darüber von deren Expansion im europäischen Markt zu profitieren.

Hohe Relevanz ergänzender Serviceleistungen

Der Trend, neben der Leasingfinanzierung eines Fahrzeugs auch ergänzende Services in Anspruch zu nehmen, hat sich bei den Kunden in den vergangenen Jahren weiter fortgesetzt. Laut Dataforce liegt das Wachstumspotential im Leasingmarkt „sehr deutlich“ in den Services. So haben sich 2023 im Flottenmarkt 47 % der Unternehmen dafür entschieden, sämtliche Leasingverträge mit Servicekomponenten abzuschließen. Weitere 14 % haben einzelne Services in ihre Leasingverträge einbezogen. Die Anzahl der Flottenkunden, die sich für ein reines Finanzierungsleasing entschieden, lag 2023 lediglich noch bei 39 %. Dem BDL zufolge eröffnet der Trend zum Full-Service-Leasing Leasinggesellschaften „große Chancen“, sich von einer klassischen Finanzierung zu differenzieren, weil letztere gerade die arbeitsintensiven Bereiche des Fuhrparkmanagements im Unternehmen belassen. Zudem wollten Unternehmen weiterhin mit Partnern

zusammenarbeiten, die neben der Finanzierung auch Serviceleistungen und Pakete als „One Stop Shop“ anbieten.

Die Allane Mobility Group bietet ihren Flottenkunden im Rahmen des Full-Service-Leasings ein Komplettpaket und übernimmt alle mit der Flotte verbundenen Verwaltungstätigkeiten. Zudem entwickelt Allane Motivationsmodelle, mit denen Unternehmen ihre Attraktivität am Arbeitgebermarkt steigern und engagierte Mitarbeiter belohnen können.

Die Allane Mobility Group ist bestrebt, den Anteil ergänzender Services im Flottengeschäft in einzelnen Verträgen sukzessive zu erhöhen und damit die Profitabilität im Vertragsbestand zu steigern. Zudem stellen Umfang und Qualität der Serviceleistungen ein wichtiges Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb dar. Allane sieht sich aufgrund des in Jahrzehnten aufgebauten Know-hows und des engen Netzes an Kooperationspartnern in einer guten Position, um von der allgemein zunehmenden Nachfrage nach Serviceleistungen zu profitieren.

Im Retail Leasing ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zweite Privatleasingvertrag Servicekomponenten. Allane geht davon aus, dass Services – sowohl im Privat- als auch im Flottenkundenbereich künftig zunehmend relevanter werden.

Derzeit bietet die Allane Mobility Group ihren Privat- und Gewerbekunden auf ihrer Online-Plattform sixt-neuwagen.de bereits Servicepakete für Schadenmanagement, Inspektion sowie Wartung und Verschleiß an.

Ziel der Allane Mobility Group ist es, das Serviceportfolio kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die Erhöhung der Servicequote bietet vor allem die Chance, die Profitabilität im Vertragsbestand zu steigern.

Quellen

Dataforce, Dataforce Leasing Studie 2023: Stagnierende Leasinganteile im Flottenbestand, 6. Dezember 2023.

BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 7. Dezember 2021;

Wachstum durch Marketingkampagnen und -kooperationen

Im Retail Leasing nutzt Allane 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 zu erlangen. In Deutschland ist dieser Markt bis zum Vorkrisenjahr 2019 kontinuierlich gewachsen, verzeichnete 2020 und 2021 jedoch Rückgänge in Höhe von 1,1 % bzw. 3,4 %. Im Jahr 2023 stieg die Zahl der Besitzumschreibungen laut dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) geschätzt um rund 7,1% auf 6,0 Mio. Einheiten. Für das Jahr 2024 geht der ZDK davon aus, dass die Besitzumschreibungen wohl das dritte Jahr in Folge nicht den Umfang der vorherigen Jahre erreichen, aber dennoch wieder leicht wachsen, „da Gebrauchtwagen für viele Menschen bezahlbare Mobilität bieten“. So erwarten die Experten des ZDK für 2024 Besitzumschreibungen in Höhe von 6,2 Mio. Einheiten.

Wenngleich die im Vorjahr stark angestiegenen Gebrauchtwagenpreise im Jahr 2023 infolge der steigenden Verfügbarkeit gebrauchter Fahrzeuge erneut sanken, verblieb der Kaufpreis für einen Gebrauchtwagen auf einem relativ hohen Niveau. So kostete ein Gebrauchtwagen im Jahr 2023 laut DAT 18.620 Euro. Das entspricht einem Rückgang von 1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die Anbieter von Flottenleasing und Fuhrparkmanagement können von einer positiven Entwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt profitieren, da sie bereits zu den größten Wiederverkäufern in Europa gehören und damit ein hohes Kundenvertrauen genießen. Zudem sind sie fähig, ihren Kunden nicht nur Kauf, Leasing und Miete, sondern auch ein breites Reparatur- und Wartungsnetzwerk anzubieten. Darüber hinaus haben sie die Möglichkeit, den Wiederverkaufswert ihrer Fahrzeuge durch die länderübergreifende Vermarktung zu maximieren.

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells von Allane und erfolgt insbesondere über die eine Online-B2B-Auktionsplattform sowie über konzernerneigene lokale Gebrauchtwagenstandorte. Im Rahmen der Konzernstrategie werden seit dem Geschäftsjahr 2018 auch vermehrt internationale Händler an die Plattform angeschlossen, um die Vermarktung von Leasingrückläufern ins Ausland zu intensivieren und die Abhängigkeit vom deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu reduzieren. Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist es,

durch eine aktive Risikosteuerung zur Verbesserung des Rendite-Risiko-Profiles der Allane Mobility Group beizutragen. Derzeit betreibt Allane vier eigene Standorte in Deutschland für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen.

Quellen

Statista, Umsatz auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2020, statista.de, Stand: 8. Februar 2023
ZDK, ZDK-Prognose 2024: Rückgang der Pkw-Neuzulassungen erwartet, 11. Dezember 2023;
DAT, DAT-Report 2024, Kurzbericht, Januar 2024.

5.3 Chancen durch Megatrends

Individuelle Online- und Mobile-Lösungen

Die Digitalisierung führt nach Einschätzung von Allane zur Erweiterung der Kundenlösungen in allen Geschäftsbereichen. Im Flottenleasing und Flottenmanagement gewinnen zusätzlich zur persönlichen Betreuung Aspekte wie Automatisierung, Effizienz und Prozesssicherheit zunehmend Bedeutung für Unternehmen.

Die Allane Mobility Group misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Geschäft mit Firmenkunden sollen Leasing- und Verwaltungsprozesse vermehrt mit Hilfe von Reportings und Apps optimiert werden. Im Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden wird der Leasingprozess unter anderem durch einen Online-Konfigurator und digitale Bestellschritte erleichtert. Allane entwickelt die bestehenden Tools in regelmäßigen Abständen weiter und prüft kontinuierlich Möglichkeiten, weitere Online- und Mobile-Lösungen einzuführen.

Elektromobilität als Wachstumsmarkt

Elektromobilität gewinnt weiterhin zunehmend an Bedeutung. Gründe hierfür sind insbesondere der beschleunigte Klimawandel und die damit einhergehenden Klimaziele sowie ein stärkeres Umweltbewusstsein, neue Mobilitätsbedürfnisse, bessere Ladeinfrastrukturen und höhere Leistungen und Reichweiten. In Europa spielen insbesondere auch Faktoren wie Regulierungen und CO₂-Vorgaben eine wichtige Rolle.

Laut einer Studie von Deloitte besitzen derzeit 11 % der Befragten in Europa ein E-Fahrzeug, während 48 % angaben, beim Kauf des nächsten Autos ein E-Fahrzeug zu bevorzugen.

Experten sind sich einig, dass der globale Markt für Elektromobilität mittelfristig wachsen und Europa eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung der Antriebsarten

einnehmen wird. Die Non-Profit-Organisation RMI geht davon aus, dass China den Wandel im Jahr 2030 mit einem Marktanteil von 90 % bei E-Autos anführen wird, dicht gefolgt von Europa, für das ein Marktanteil von 80 % erwartet wird. Für den E-Auto-Markt in den USA erwarten die Experten vom RMI von einem Marktanteil von knapp 50 %.

In Deutschland ist die Akzeptanz von Elektromobilität hoch, wobei der Fahrzeugbestand dies noch nicht in gleichem Maße widerspiegelt. Fahrzeuge mit Elektroantrieb verzeichnete jedoch im Geschäftsjahr 2023 einen deutlichen Zuwachs bei den Neuzulassungen. Laut dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) lag der Anteil von Pkw-Neuzulassungen mit elektrischem Antrieb gemessen an allen Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2023 bei 48,5 %. Das entspricht einem Anstieg von 17,1 Prozentpunkten im Vorjahresvergleich.

Auch im Bereich Leasing ist das Interesse an elektrisch betriebenen Fahrzeugen laut LeasingMarkt.de nach wie vor hoch. So lag der Anteil an reinen E-Autos im Leasing wie im Vorjahr bei rund 29 % – trotz Reduzierung bzw. Streichung der Elektroförderung für Privat- und Gewerbekunden.

Allane fördert Elektromobilität unter anderem durch Kooperationen mit Herstellern und Energieversorgern sowie Beratungsleistungen, z. B. mit Blick auf die Verbesserung der Schadstoffbilanz. Technologische Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, Initiativen der Fahrzeughersteller zur Förderung dieser Antriebsart – etwa beim Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur an Ladesäulen – sowie das zunehmende Interesse der Unternehmen an unter ökologischen Aspekten optimierten Flotten eröffnen der Allane Mobility Group zusätzliche Chancen.

Flexibilität durch neue Mobilität

Wenngleich der private Pkw nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel darstellt, geht die Unternehmensberatung McKinsey davon aus, dass sich das Mobilitäts-Ökosystem bis 2035 so stark verändern wird wie seit den Anfängen des Automobils nicht mehr. Laut einer Studie des McKinsey Center for Future Mobility planen 30 % der Befragten, im nächsten Jahrzehnt verstärkt Mikromobilität (z. B. E-Bikes und E-Scooter) oder Shared Mobility zu nutzen. Laut McKinsey basieren viele Veränderungen im Mobilitäts-Ökosystem auf dem Wunsch nach einem angenehmeren Mobilitätserlebnis. Zudem gewinnen Nachhaltigkeitsaspekte immer mehr an Relevanz. Die Umfrageergebnisse von McKinsey zeigen, dass 46 % der Befragten bereits auf nachhaltigere Marken oder Produkte umgestiegen sind, und

weitere 16 % planen wesentliche Umstellungen zur Förderung der Nachhaltigkeit.

Die Allane Mobility Group 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, The future of mobility, 19. April 2023;
RMI, X-change: Cars, The end of the ICE age, September 2023.
Leasingmarkt.de, Leasing-Rückspiegel 2023;
KBA, Pressemitteilung Nr. 03/2024, 16. Januar 2024;
Deloitte, Elektromobilität in Deutschland, Marktentwicklung bis 2030 und Handlungsempfehlungen, November 2020;
Autovista24, Monthly Market Update: Residual values set to decline in 2024, 10. Januar 2024;
Deloitte, The future of automotive mobility to 2035, Februar 2023.

5.4 Beurteilung des Gesamtchancenprofils durch den Vorstand

Die Allane SE sieht sich gut aufgestellt, um von den oben beschriebenen Wachstumschancen zu profitieren.

In Bezug auf Wettbewerbschancen besitzt die Allane Mobility Group aufgrund ihres Mehrmarkenangebots und ihrer frühzeitigen Positionierung im Online-Direktvertrieb von Leasingneuwagen ein konkurrenzfähiges Geschäftsmodell, das die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse von Kunden ansprechen kann. Die Gesellschaft behält sich vor, ihr Wachstum auch durch gezielte Akquisitionen zu beschleunigen. Weitere Chancen ergeben sich durch die Ausrichtung der Organisation auf zukünftiges nationales und internationales Wachstum. So hat Allane sein Geschäftsmodell durch das mit der Strategie *FAST LANE 27* eingeführte Captive Leasing weiter diversifiziert und damit gestärkt. Zudem kann das Unternehmen seine Position als Full-Service-Anbieter mit der Einführung weiterer ergänzender Dienstleistungen ausbauen. Eine wichtige Rolle spielen auch Marketingkampagnen und Vertriebskooperationen, die dazu beitragen können, den Bekanntheitsgrad von Allane zu steigern, den Vertragsbestand auszubauen und zusätzliche Erlöse zu generieren. Mit ihrer Online-Auktionsplattform und dem Ausbau ihrer Gebrauchtwagenstandorte ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, vom Gebrauchtwagenmarkt zu profitieren.

Die Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios ermöglicht es der Allane Mobility Group, das Wachstumspotenzial im Bereich der Digitalisierung zu nutzen. Die Digitalisierung des Geschäftsmodells soll zudem zur Prozess- und Kostenoptimierung beitragen und sich damit positiv auf die Produktivität und Ergebnisentwicklung auswirken. Darüber hinaus eröffnet die Entwicklung hin zur Elektromobilität zusätzliche Chancen für Allane.

Das Gesamtchancenprofil der Allane SE ist auch durch die Position des Großaktionärs, die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft versetzt die Allane Mobility Group in die Lage, ihre Strategie weiterhin erfolgreich fortzusetzen und auch künftig gemeinsam neue Wachstumschancen zu nutzen.

Quelle

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2024.

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

Die Allane SE ist nach § 289b Abs. 2 bzw. § 315b Abs. 2 HGB von der Pflicht zur Erweiterung des Lageberichts bzw. des Konzernlageberichts um eine nichtfinanzielle Erklärung befreit, da sie in die nichtfinanzielle Konzernklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2022 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“ zu finden. Die Banco Santander S.A. ist die beherrschende Gesellschafterin der Santander Consumer Bank AG, die wiederum Mehrheitsgesellschafterin der Hyundai Capital Bank Europe GmbH ist.

A.8 – Abhängigkeitsbericht

Als größte Anteilseignerin der Allane SE hält die HCBE 92,07% der Stammaktien und Stimmrechte. Damit bestanden im Geschäftsjahr 2023 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 2023 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, Korea hält mit 59,70% eine Mehrheitsbeteiligung an der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea. Die Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea 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 2023 dennoch ein Abhängigkeitsverhältnis im Sinne des §17 AktG mit der Hyundai Motor Company, Seoul, Korea und deren verbundenen Unternehmen.

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

A.9 – Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB¹)

Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Allane SE mit Sitz in Pullach 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 Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage 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 Nachfolgenden 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 ist Grundlage für die von der Hauptversammlung zu beschließende Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr.

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

Der für die Allane SE bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Allane SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der Allane Mobility Group nach den International Financial Reporting Standards [IFRS]). Aufgrund der Wachstumsstrategie der Allane SE wurde die Ausschüttungsquote, abweichend von der bisher kommunizierten Zielspanne von 30% bis 60%, im Geschäftsjahr in Höhe von 21% (2022: 21%) vom Vorstand vorgeschlagen. Für das Geschäftsjahr 2024 erwartet die Allane SE in Abhängigkeit des Jahresergebnisses eine Ausschüttungsquote im niedrigen zweistelligen Prozentbereich.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit RechKredV und den IFRS ergeben sich vor allem in den nachfolgend dargestellten Sachverhalten: Zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge, die aus dem Leasingvertrag zurückgegeben werden sind, werden nicht nach IFRS im Vorratsvermögen ausgewiesen, sondern in den sonstigen Vermögensgegenständen. Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus pauschalen Full-Service-Verträgen werden nicht wie nach IFRS unter den Vertragsverbindlichkeiten, sondern in den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Verbindlichkeiten aus der ABS-Transaktion werden nicht wie nach IFRS unter den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten, sondern in passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen. Das Vorjahr wurde nicht angepasst und ist somit nicht vergleichbar. Bestimmte Leasingverträge, die nach IFRS 16 als Finance Lease Verträge klassifiziert werden, werden im IFRS-Abschluss unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte ausgewiesen, während sie im HGB-Abschluss weiterhin im Leasingvermögen ausgewiesen werden. Für diese Verträge wird die Leasingrate im IFRS-Konzernabschluss in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Im HGB-Abschluss der Allane SE werden die Leasingraten für diese Verträge in den Leasingerträgen ausgewiesen. Zudem werden im HGB-Abschluss Abschreibungen auf das Leasingvermögen ausgewiesen. Nach IFRS 16 werden im Konzernabschluss Nutzungsrechte im Sachanlagevermögen für die Mietverträge von Büroflächen und Grundstücken und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Daraus ergeben sich im IFRS Konzernabschluss Abschreibungen auf die Nutzungsrechte, wobei die Mietzinszahlungen in die Tilgung der Leasingverbindlichkeiten und Zinsaufwand aufgeteilt werden. Im HGB-Abschluss der Allane SE werden lediglich die Mietzahlungen berücksichtigt; der Ausweis erfolgt in den anderen Verwaltungsaufwendungen. Der im Geschäftsjahr 2020 aus dem Erwerb wesentlicher Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching entstandene Geschäfts- und Firmenwert wird nach HGB über einen Zeitraum von zehn Jahren abgeschrieben. Nach IFRS erfolgt hingegen keine planmäßige Abschreibung, sondern die Durchführung eines jährlichen Impairment-Tests.

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der Allane SE stimmen im

¹ Ab dem Geschäftsjahr 2023 werden Erträge und Aufwendungen aus den Full-Service-Leistungen für Treibstoffe erfolgsneutral erfasst und die Marge in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Die Erträge und Aufwendungen sind mit den Vorjahresangaben somit nur bedingt vergleichbar.

Wesentlichen mit denen der Allane Mobility Group überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Wie im zusammengefassten Lagebericht für die bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren nach IFRS dargestellt, blieb das Geschäftsjahr 2023 bezogen auf den Vertragsbestand innerhalb der im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen. Im Wesentlichen ist dies auf das erfolgreiche Vertragswachstum im Geschäftsbereich Leasing zurückzuführen. Der operative Konzernumsatz übertraf die dargelegte Prognose. Der Anstieg ist insbesondere auf den wachsenden Konzernvertragsbestand im Geschäftsbereich Leasing zurückzuführen, wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingerlöse (Finanzrate) zu verzeichnen ist. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Konzernergebnis vor Steuern) lag im Geschäftsjahr 2023 innerhalb der Erwartungen, was im Wesentlichen auf die erhöhten Refinanzierungskosten infolge gestiegener Zinsaufwendungen zurückgeführt werden kann.

Trotz der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie der geopolitischen Unsicherheiten infolge des Russland-Ukraine-Kriegs sowie des Nah-Ost Konflikts, hat die Allane SE eine solide Basis, die in der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage widergespiegelt wird.

Während sich die im vorherigen Absatz genannten bedeutsamen 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 der RechKredV Bezug.

Aus dem operativen Leasinggeschäft erzielte die Allane SE im Geschäftsjahr 2023 ein Ergebnis (Leasingerträge abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 251,4 Mio. Euro (2022: 225,2 Mio. Euro). Daneben führten Zinserträge und Zinsaufwendungen saldiert zu einer Belastung von 14,1 Mio. Euro (2022: Belastung von 3,4 Mio. Euro). Demgegenüber standen im Wesentlichen Personal- und Verwaltungsaufwendungen von 74,4 Mio. Euro (2022: 78,1 Mio. Euro) sowie Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf Leasingvermögen, von 164,7 Mio. Euro (2022: 143,6 Mio. Euro).

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit betrug im Jahr 2023 1,7 Mio. Euro (2022: 5,8 Mio. Euro). Die Gesellschaft weist einen Jahresüberschuss von 0,5 Mio. Euro (2022: 2,9 Mio. Euro) und unter Hinzunahme eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr sowie abzüglich der Einstellung in andere

Gewinnrücklagen einen Bilanzgewinn von 21,7 Mio. Euro (2022: 23,3 Mio. Euro) aus.

Wesentliches Vermögen der Allane SE besteht zum Stichtag 31. Dezember 2023 aus Leasingvermögen in Höhe von 1.282,7 Mio. Euro (2022: 881,7 Mio. Euro). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den wachsenden Vertragsbestand im Geschäftsbereich Leasing zurückzuführen. Forderungen an Kunden belaufen sich stichtagsbezogen zum 31. Dezember 2023 auf 35,2 Mio. Euro (2022: 42,9 Mio. Euro), darin enthalten sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 34,8 Mio. Euro (2022: 28,2 Mio. Euro) sowie sonstige Forderungen in Höhe von 0,5 Mio. Euro (2022: 14,7 Mio. Euro). Die Forderungen an Kreditinstitute belaufen sich auf 1,2 Mio. Euro (2022: 1,1 Mio. Euro). Die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 315,8 Mio. Euro (2022: 227,3 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen. Hierin sind insbesondere die Forderungen gegenüber der Isar Valley von 111,2 Mio. Euro (2022: 54,3 Mio. Euro) zu erwähnen. Diese bestehen zum überwiegenden Teil aus dem Sub-Loan im Rahmen der ABS-Transaktion. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Verlängerung der ABS-Transaktionen und der Neuaufnahme vom ABS-Volumen zurückzuführen. Folglich wurden im Geschäftsjahr 2023 das, mit Neuverträgen in Verbindung stehende, Leasingvermögen neben dem Darlehen der Santander Consumer Bank AG über das ABS-Programm finanziert. Im Geschäftsjahr wurde ein Teilbetrag der Forderungen gegenüber Allane Schweiz AG in Höhe von 3,5 Mio. Euro wertberichtigt.

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

Insgesamt sind im Eigenkapital 194,0 Mio. Euro (2022: 195,3 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Verbindlichkeiten sind sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 94,8 Mio. Euro (2022: 353,8 Mio. Euro). Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen in Höhe von 49,9 Mio. Euro (2022: 26,3 Mio. Euro). Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 510,8 Mio. Euro (2022: 32,4 Mio. Euro) besteht im Wesentlichen gegenüber der Isar Valley ist im Wesentlichen aufgrund der Aufnahme wachsenden Finanzierungsbedarf angestiegen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley, die im Geschäftsjahr unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen wurden, wurden im Vorjahr unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst

und sind somit nicht vergleichbar. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen auf 813,9 Mio. Euro (2022: 539,7 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die Aufnahme langfristiger Darlehen bei der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach zurückzuführen. Die anderen Rückstellungen stiegen auf 27,0 Mio. Euro (2022: 24,8 Mio. Euro) an. Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Händlerboni und Provisionen im Zusammenhang mit neuen Kooperationen im Captive Leasing ausstehen.

Für das Geschäftsjahr 2023 beabsichtigt der Vorstand der Allane SE, die Ausschüttung einer Dividende von 0,09 Euro je Aktie vorzuschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats und der Hauptversammlung, die über die Gewinnverwendung entscheidet, würde sich eine Ausschüttungssumme von 1,9 Mio. Euro (2022: 1,9 Mio. Euro) ergeben. Dies entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 21 % (2022: 21 %).

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, welche auf die 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 ist damit ein wesentlicher Bestandteil davon.

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 Mittel in Form von Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen können Investitionen bei der Allane SE erforderlich machen.

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

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarkts in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der nach innen und außen gerichteten Unternehmenskommunikation. Der Aufsichtsrat und der Vorstand berichten an dieser Stelle gemäß §§289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der

Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE 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 Lageberichts 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 der 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 am 27. Februar 2024 die nachfolgende Entsprechenserklärung abgegeben:

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft haben die letzte Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG am 2. März 2023 abgegeben. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 2. März 2023 hat die Allane SE (die „Gesellschaft“) den Empfehlungen des am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (nachfolgend der „**Kodex 2020**“) mit den nachfolgenden Ausnahmen entsprochen und entspricht derzeit und künftig den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex 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:

- Die Erklärung zur Unternehmensführung enthält keine Angaben zur Vorgehensweise für eine langfristige Nachfolgeplanung in Bezug auf den Vorstand (Ziffer B.2 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft verfügt aufgrund ihrer Einbindung sowohl in den Hyundai- als auch in den Santander Konzern über Zugang zu international erfahrenen und hochqualifizierten Führungspersönlichkeiten, weshalb die Gesellschaft der Auffassung ist, dass eine Berichterstattung über die Vorgehensweise zur langfristigen Nachfolgeplanung den Informationsinteressen der Aktionäre und Anleger nicht förderlicher ist.
- Aktuell gehört dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mit Herrn Norbert van den Eijnden in Abweichung von Ziffer C.7 Satz 1 Kodex lediglich ein Mitglied an, das 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 Vorstandsmitglied der Santander Consumer Bank AG 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.5 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, Mitarbeiter und der Öffentlichkeit nicht förderlicher ist.

Pullach, Februar 2024

Für den Aufsichtsrat der Allane SE

Jochen Klöpffer
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, welches von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 gebilligt wurde, und der von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 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 ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik „Corporate Governance“ unter „Vergütungsbericht“ 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 Reports 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 betrifft Maßnahmen wie Planprüfungen sowie verschiedene Audits, deren Ergebnisse in entsprechenden Revisionsberichten und Tätigkeitsberichten an den Vorstand dokumentiert werden.

1.3 Compliance in der Allane Mobility Group

Die Allane SE unterliegt als Finanzdienstleistungsunternehmen gemäß §1 Absatz 1a Nr.10 KWG den Regelungen der MaRisk und dem §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 Compliance-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 Mitarbeiter der Gesellschaft 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 Mitarbeiter verbindlich. Im Code of Conduct werden Compliance-relevante Vorgaben seitens des Managements getroffen und konkrete Handlungsanweisungen zu folgenden Compliance-Feldern ausgesprochen: 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 dezidiert 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 ständig 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 Mitarbeitern verschiedene Meldewege über den Vorgesetzten, den Compliance-Beauftragten 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.

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 sonstigen 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 2023 bestand der Vorstand aus den Mitgliedern Herrn Donglim Shin und Herrn Álvaro Hernández. Herr Donglim Shin, 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 Rechnungswesen, Controlling, Treasury & Finanzierung, Investor Relations, Risikomanagement, Interne Revision, Recht, Compliance und IT. Mit Ablauf des 31. Dezember 2023 ist Herr Donglim Shin einvernehmlich aus dem Vorstand der Allane SE ausgeschieden und Herr Eckart Klumpp wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2024 zum Vorsitzenden des Vorstands der Allane SE bestellt.

1.4.2 Aufsichtsrat

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

Alle Mitglieder werden nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Satzung von der Hauptversammlung gewählt. Über den am 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschuss hinaus, bestehen zum Stichtag keine weiteren Ausschüsse

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Kontrolle 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). Ferner ist eine Beschlussfassung in der vorstehend genannten Weise auch ohne Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden zulässig, wenn kein Aufsichtsratsmitglied widerspricht (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht gesetzlich zwingend etwas anderes bestimmt ist (§ 14 Ziffer 7 der Satzung). Nähere Einzelheiten zu den Sitzungen und Tätigkeiten des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2023 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 aus drei Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2023 gehörten ihm Jochen Klöpffer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong an, wobei Norbert van den Eijnden das Amt des Vorsitzender des Prüfungsausschusses innehat. Der Prüfungsausschuss ist in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Im Aufsichtsrat und seinem Prüfungsausschuss verfügen insbesondere Jochen Klöpffer, 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 Klöpffer 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 ist Jochen Klöpffer seit 2015 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 Leasing-Gesellschaft 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.. Darüber hinaus ist Norbert van den Eijnden 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 Klöpffer, Norbert van den Eijnden und Hyung Seok Lee 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 Geschäftsordnung des Vorstands enthält einen Katalog zustimmungspflichtiger Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

1.5 Zielsetzung des Aufsichtsrats und Stand der Umsetzung

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

Danach ist der Aufsichtsrat so zusammensetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat sichergestellt ist. Seine Mitglieder sollen insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen 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 Abschlussprüfung verfügen. Der Sachverstand auf dem Gebiet 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 bzw. der Vorschläge für Entsendungen soll im Einzelfall 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 Diversitätskonzepts auf Basis der Anforderungen an die Aufsichtsratsmitglieder:

Qualifikationsmatrix

		Klöpper	Hanswil- lemenke	Hyung Seok Lee	Su Ho Kim	van den Eijnden	Williams	Keunbae Hong
Zugehörigkeit	Mitglied seit	05.08.2020	10.12.2020	29.06.2022	29.06.2022	29.03.2022	14.04.2023	30.06.2023
	Ausgeschieden	-	-	30.06.2023	13.04.2023	-	-	-
Diversität	Geschlecht	M	M	M	M	M	M	M
	Geburtsjahr	1970	1968	1972	1976	1959	1963	1969
	Nationalität	Deutschland	Deutschland	Südkorea	Südkorea	Niederlande	USA	Südkorea
Expertise	Leasing- und Flottenmanagementg eschäft	✓ ¹	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	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 und 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.

Die gegenwärtige Besetzung des Aufsichtsrats entspricht den vorgenannten Zielsetzungen. 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 fachlichen Erfahrung, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in eines kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmens 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. Mit Herrn Norbert van den Eijnden ist derzeit ein unabhängiges Mitglied der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten, bei der Besetzung der weiteren satzungsgemäßen Aufsichtsratsposition wird sich der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex orientieren.

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, ergeben 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 analysieren und so zum Wohle des Unternehmens eine Entscheidung 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 fundierter praktische Erfahrungen im Dialog mit verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarktes. 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 verschiedenen Altersgruppen im Vorstand an, da er der Ansicht ist, dass gemischte Teams die gleichen oder bessere Ergebnisse erzielen als Teams, in denen nur ein Geschlecht repräsentiert ist. 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 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 im 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 bzw. der Vorschläge für Entsendungen 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 analysieren und so zum Wohle des Unternehmens entscheiden zu können. Der Aufsichtsrat verfolgt dabei das Ziel, stets in der Lage zu sein, den Vorstand kompetent beraten und überwachen und neue Entwicklungen der Branche angemessen würdigen und begleiten zu können.

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 die Effizienz der Gremienarbeit. Dabei sollen zukünftig auch Diversitätsaspekte stärker berücksichtigt werden.

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 2023 nicht bekanntgemacht worden. Entsprechende Meldungen werden auf der Webseite der Gesellschaft ir.allane-mobility-group.com im Bereich „Finanzmeldungen“ unter „Directors' Dealings“ veröffentlicht.

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

Im Juni 2020 hat der Aufsichtsrat die Zielgröße für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand gemäß §111 Absatz 5 AktG auf 0% festgelegt und eine Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2023 beschlossen. Am 1. Juli 2021 hat der Vorstand gemäß § 76 Absatz 4 AktG die Zielquoten für den Frauenanteil auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 20% und 30% festgelegt und beschlossen, dass beide Zielgrößen bis zum 30. Juni 2026 erreicht werden sollen.

Angaben zum Abschlussprüfer

Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Juni 2023 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Allane SE und die Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2023 gewählt.

Pullach, 25. April 2024

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

B – Jahresabschluss der Allane SE

B.1 – Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2023 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in TEUR

		31.12.2023	31.12.2022
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) täglich fällig	1.203		1.093
		1.203	1.093
2. Forderungen an Kunden		35.229	42.886
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute 0 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)			
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		11.131	361
4. Leasingvermögen		1.282.745	881.717
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	17.264		14.922
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3.317		4.541
c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.286		1.484
		21.867	20.948
6. Sachanlagen		7.563	6.707
7. Sonstige Vermögensgegenstände		315.803	227.273
8. Rechnungsabgrenzungsposten		3.866	3.871
		1.679.407	1.184.855

Passiva

in TEUR

		31.12.2023	31.12.2022
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	-		-
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	813.883		539.720
		813.883	539.720
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	2.790		1.303
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.532		3.854
		6.322	5.157
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
begebene Schuldverschreibungen		0	-
4. Sonstige Verbindlichkeiten		94.762	353.768
5. Rechnungsabgrenzungsposten		510.821	32.413
6. Passive latente Steuern		28.717	31.464
7. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	3.861		2.193
b) andere Rückstellungen	27.038		24.821
		30.899	27.014
8. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	20.612		20.612
b) Kapitalrücklage	139.068		139.068
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	12.636		12.366
d) Bilanzgewinn	21.687		23.272
		194.002	195.317
		1.679.407	1.184.855

B.2 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (HGB/RechKredV)

in TEUR			2023	2022
1. Leasingerträge		535.704		535.140
2. Leasingaufwendungen		284.301		309.980
			251.403	225.160
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		2.597		2.752
4. Zinsaufwendungen		16.718		6.163
			14.121	-3.411
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			1.655	640
6. Aufwendungen aus Verlustübernahme			13	
7. Provisionserträge		1.558		1.729
8. Provisionsaufwendungen		3.700		
			2.142	
9. Sonstige betriebliche Erträge			13.514	9.687
10. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	30.246			30.616
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung				
darunter für Altersversorgung: TEUR - (Vorjahr: TEUR -)	5.133			4.976
		35.379		35.593
b) andere Verwaltungsaufwendungen		39.001		42.473
			74.380	78.066
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		154.169		132.503
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		10.525		11.118
			164.694	143.621
12. Sonstige betriebliche Aufwendungen			2.498	1.133
13. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		8.489		7.337
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		700		2.117
15. Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelten Wertpapiere		771		
			7.019	5.220
16. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			1.706	5.765
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			1.166	2.879
18. Jahresüberschuss			540	2.886
19. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			21.417	21.829
20. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen			-270	-1.443
21. Bilanzgewinn			21.687	23.272

Allane SE

Pullach im Isartal

(Amtsgericht München, HRB 227195)

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
zum 31. Dezember 2023

1. Grundlagen

Die Allane SE mit Sitz in Deutschland, 82049 Pullach, Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, ist im Handelsregister beim Amtsgericht München in Abteilung B, unter HRB 227195 eingetragen und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Die Allane SE hat die Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zum Betreiben des Finanzierungsleasings (§ 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG) und ist somit ein Finanzdienstleistungsinstitut i.S.d. § 1 Abs. 1a KWG. Die Aktien der Gesellschaft sind an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regulierten Markt (Prime Standard) notiert. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit. Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von TEUR 20.612 auf. Es ist eingeteilt in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Sämtliche Stückaktien sind Stammaktien. Das Aktienkapital ist voll eingezahlt. Der größte Anteilseigner ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt am Main, mit einem Anteil von 92,07 %.

2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

2.1 Gliederung

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

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

2.2 Bilanzierung und Bewertung

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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Vorjahres wurden beibehalten, mit Ausnahme der in diesem Abschnitt ausgeführten Anpassungen.

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

Die **Forderungen an Kunden** sind zum Nennwert oder zum niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken, wofür Wertberichtigungen für latente Risiken gebildet wurden, bewertet. Es werden Wertberichtigungen im Sinne des erwarteten Kreditverlustes ermittelt. Für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erfolgt eine Prüfung der Wertminderung auf Portfoliobasis. Für die Beurteilung auf Portfoliobasis werden Vermögenswerte mit ähnlichen Risikomerkmale wie beispielsweise Kundengruppe, Kundenbonität oder Transaktionstyp gruppiert, um eine Wertberichtigung anhand der Überfälligkeit und der erwarteten Verlustquote zu bestimmen. Zur Einschätzung des Wertminderungsbedarfes eines Portfolios nutzt die Allane SE neben Erwartungen des Managements historische Daten über Zahlungsverzug und Zahlungsausfall und nimmt notwendige Anpassungen vor, um die aktuellen und erwarteten zukünftigen wirtschaftlichen Bedingungen zu berücksichtigen, die sich auf die Ausfälle von Forderungen auswirken können.

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

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die zugrundeliegende Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung ermittelt sich durch einen Vergleich zwischen dem ursprünglichen kalkulierten Restwert und einer Neueinschätzung des erwarteten Restwerts zum Vertragsende. Bei der Neueinschätzung wird auch die Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise im Bilanzaufstellungszeitraum berücksichtigt. Zuschreibungen erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, sobald die Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen entfallen sind. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der

Entwicklung der Restwerte auf externe Marktextpertise zurück. Die Bewertung der Restwerte erfolgt quartalsweise.

Immaterielle Anlagewerte enthalten selbst erstellte und erworbene Software. Von dem Aktivierungswahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Selbst erstellte immaterielle Anlagewerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Erworbene immaterielle Anlagewerte sind zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Die Abschreibungen auf immaterielle Anlagewerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer von drei bis fünf Jahren.

Des Weiteren enthalten die immateriellen Anlagewerte einen entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwert, der gemäß § 246 Abs. 1 S. 4 HGB aktiviert und über die Nutzungsdauer von 10 Jahren gemäß § 253 Abs. 3 S. 3 und S. 4 HGB linear abgeschrieben wird. Die Nutzungsdauer von 10 Jahren begründet sich dadurch, dass der erworbene Geschäftsbetrieb Gebrauchtwagenverkauf auf unbestimmte Zeit fortgeführt wird und die voraussichtliche Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann. Die temporäre Differenz aus der steuerlich angesetzten Nutzungsdauer von 15 Jahren des entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts ist in den latenten Steuern enthalten.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Abschreibungspreisminderungen unter Anwendung der linearen Abschreibungsmethode bewertet und im Wesentlichen über die Nutzungsdauer von einem bis zehn Jahre abgeschrieben. Für Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten zwischen EUR 250 bis EUR 1.000 wird entsprechend dem steuerlichen Wahlrecht gemäß § 6 Abs. 2a EStG ein Sammelposten gebildet. Der Sammelposten wird im Jahr der Anschaffung und den folgenden vier Jahren mit jeweils einem Fünftel abgeschrieben.

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

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben wurden und deren Verwertung noch aussteht,

ausgewiesen. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen erfolgt die Bewertung unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips.

Rechnungsabgrenzungsposten werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst. Hinsichtlich der Änderung des Ausweises verweisen wir auf den Abschnitt 3.

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

Aktive und passive latente Steuern werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden angesetzt. Die Bewertung der temporären Differenzen erfolgte im Jahr 2023 mit einem Steuersatz von 26,36% (Vorjahr: 26,23%).

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

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 HGB in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 12.636 (Vorjahr: TEUR 12.366) und dem Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 21.687 (Vorjahr: TEUR 23.272).

Die **Leasingerträge** setzen sich aus Erträgen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten, Full-Service-Leistungen wie Reparaturen, Reifen, etc., Schadenabrechnungen sowie der Vermarktung von Gebrauchtwagen-Leasingvermögen zusammen. Beträge, die bei Beginn des Leasingverhältnisses als Mietsonderzahlung vereinnahmt wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2023 werden Erträge und Aufwendungen aus den Full-Service-Leistungen für Treibstoffe, Kraftfahrzeugsteuern, Rundfunkbeiträgen und Fremdanmietungen erfolgsneutral erfasst und die Marge in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Die Erträge und Aufwendungen sind mit den Vorjahresangaben somit nur bedingt vergleichbar.

Die **Zinserträge** und **Zinsaufwendungen** werden periodengerecht unter Berücksichtigung der ausstehenden

Darlehenssumme und des anzuwendenden Zinssatzes erfasst und abgegrenzt.

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

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

2.3 Währungsumrechnung

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden zum Zeitpunkt des Zuganges mit dem aktuellen Tageskurs und zum Stichtag mit den Devisenkassamittelkursen gemäß § 256a HGB i.V.m. § 340h HGB umgerechnet. Es bestehen zum Stichtag Vermögensgegenstände in Fremdwährung in Form von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 45.606 (Vorjahr: TEUR 46.488). Die daraus resultierenden Erträge belaufen sich auf TEUR 68 (Vorjahr: 45). Schulden, die auf Fremdwährung lauten, bestehen zum Stichtag nicht.

3. Erläuterung und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

3.1 Bilanz

Die **Forderungen an Kreditinstitute** in Höhe von TEUR 1.203 (Vorjahr: TEUR 1.093) bestehen aus täglich fälligen Bankguthaben.

Die **Forderungen an Kunden** in Höhe von TEUR 35.229 (Vorjahr: TEUR 42.886) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Leasingraten, Full-Service-Leistungen, Schadenfällen sowie Fahrzeugverkäufen. Es wurden Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 3.049 (Vorjahr: TEUR 2.132) gebildet. Im Geschäftsjahr wurde der Betrag von TEUR 22.284 von den Forderungen an Kunden in die sonstigen Vermögensgegenstände umgegliedert. Das Konto beinhaltet im Wesentlichen Abgrenzungen aus Pauschalverträgen. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Der Posten **Leasingvermögen** stieg auf 1.282,7 Mio. Euro (Vorjahr: 881,7 Mio. Euro) an. In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 154,2 Mio. Euro (Vorjahr: 132,5 Mio. Euro) waren außerplanmäßige Abschreibungen

auf das Leasingvermögen in Höhe von 3.788 TEUR (Vorjahr: TEUR 0) enthalten.

Die Entwicklung des **Anlagevermögens** und die **Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV** sind in den Anlagen zum Anhang dargestellt. Bei der Entwicklung des Anlagevermögens handelt es sich um die Posten Anteile an verbundenen Unternehmen, Geschäfts- oder Firmenwert, Leasingvermögen, immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen.

Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 17.264 (Vorjahr: TEUR 14.922) ausgewiesen. Davon sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von TEUR 8.581 (Vorjahr: TEUR 5.225) angefallen. Der Betrag entfällt vollständig auf aktivierte selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 4.551 (Vorjahr: TEUR 3.915) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB von TEUR 12.713 (Vorjahr: TEUR 11.007). Die entgeltlich erworbenen Immateriellen Anlagewerte sind mit TEUR 3.317 (Vorjahr: TEUR 4.541) im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken. Der Betrag ergibt sich im Wesentlichen durch den Erwerb von Lizenzen. Die Anschaffungen dienen der kontinuierlichen Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur. Die Abschreibungen auf die immateriellen Vermögensgegenstände sind auf TEUR 7.706 (Vorjahr: TEUR 9.982) gesunken. Davon fielen im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 926 auf nicht mehr genutzte Software und Abschreibungen auf nicht fertiggestellte Software in Höhe von TEUR 799 an.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 315.803 (Vorjahr: TEUR 227.273) enthalten im Wesentlichen Forderungen an verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 215.168 (Vorjahr: TEUR 168.623). Darüber hinaus betreffen die sonstigen Vermögensgegenstände zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände mit TEUR 32.737 (Vorjahr: TEUR 32.463) und Versicherungsansprüche mit TEUR 6.830 (Vorjahr: TEUR 6.947). Im Geschäftsjahr wurde der Betrag von TEUR 22.284 von den Forderungen an Kunden in die sonstigen Vermögensgegenstände umgegliedert. Das Konto beinhaltet im Wesentlichen Abgrenzungen aus Pauschalverträgen. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 60.999 (Vorjahr: TEUR 60.502) der Rangrücktritt erklärt. Im Geschäftsjahr wurden Forderungen gegenüber Allane Schweiz AG in Höhe von TEUR 3.505 wertberichtigt.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält Ausgaben, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen sowohl Refinanzierungen als auch Darlehen mit vereinbarter Laufzeit. Darin enthalten sind Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 706.916 (Vorjahr: TEUR 511.220).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** umfassen im Wesentlichen Kundenkautionen in Höhe von TEUR 3.532 und kreditorische Debitoren in Höhe von TEUR 2.627.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** in Höhe von TEUR 94.763 (Vorjahr TEUR 353.768) enthalten unter anderem folgende Positionen:

Sonstige Verbindlichkeiten

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.301	305.892	-98,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49.917	26.324	89,6
Erhaltene Anzahlungen aus Full-Serviceverträgen	12.180	9.589	27,0
Sonstige	28.365	11.963	>100
Gesamt Allane SE	94.763	353.768	-73,2

Im Geschäftsjahr wurden TEUR 444.355 (Vorjahr: TEUR 300.252) aus den kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten umgegliedert. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber Tochtergesellschaften in Höhe von TEUR 4.301 (Vorjahr: TEUR 305.892). Sie sind im Wesentlichen täglich fällig; die Verrechnungskonten gegenüber verbundenen Unternehmen werden dabei zu marktüblichen Konditionen verzinst.

Im Vorjahr wurden unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen Verbindlichkeiten aus dem ABS-Programm gegenüber der Isar Valley S.A. ausgewiesen. Diese Posten wurden in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten umgegliedert. Gegenläufig wurde ein Produkt in Höhe von TEUR 572 von dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten in die sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von TEUR 510.821 (Vorjahr: TEUR 32.413) resultieren hauptsächlich aus dem ABS-Programm. Zur Durchführung des ABS-Programmes wurde die Isar Valley S.A. gegründet, an der die Allane SE jedoch keinen Kapitalanteil hält. Die Höhe des passiven Abgrenzungspostens gegenüber der Isar Valley S.A. beträgt zum Stichtag TEUR 444.355 (Vorjahr: TEUR 0). Die Posten wurden im Vorjahr in den sonstigen Verbindlichkeiten gezeigt. Sie wurden in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten umgegliedert, da es im Geschäftsjahr zu einer anderen bilanziellen Einschätzung gekommen ist. Gegenläufig wurden aus den passiven Rechnungsabgrenzungsposten ein Produkt im Geschäftsjahr TEUR 572 in die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umgegliedert. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Unter den **latenten Steuern** sind passive latente Steuern in Höhe von TEUR 28.717 (Vorjahr: TEUR 31.464) ausgewiesen. Der Bewertung der latenten Steuern wurde ein Steuersatz von 26,36% (Vorjahr: 26,23%) zu Grunde gelegt. Im Folgenden sind die Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen, auf denen die latenten Steuern beruhen, sowie deren Veränderung dargestellt. Nachfolgend ist die (erfolgswirksame) Veränderung der latenten Steuern je Bilanzposition dargestellt.

Veränderung latente Steuern je Bilanzposition

in TEUR	2023	2022	Veränderung
Immaterielle Anlagewerte	4.491	3.871	620,0
Leasingvermögen	25.326	27.802	-2.476,0
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge	1.985	2.230	-245,0
Andere Rückstellungen	-2.824	-2.163	-661,0
Sonstige	-261	-276	15,0
Gesamt Allane SE	28.717	31.464	-2.747,0

Unter den **anderen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 27.038 (Vorjahr: TEUR 24.821) sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen ausgewiesen: ausstehende Rechnungen in Höhe von TEUR 19.681 (Vorjahr: TEUR 14.240), nachschüssige Versicherungsprämien in Höhe von TEUR 1.826 (Vorjahr: TEUR 2.280), Personalaufwendungen in Höhe von TEUR 2.462 (Vorjahr: TEUR 2.737), Kundenbonusverpflichtungen in Höhe von TEUR 2.681 (Vorjahr: TEUR 2.243) und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 387 (Vorjahr: TEUR 496). Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Händlerboni und Provisionen im Bereich Captive Leasing ausstehen.

Eigenkapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612) und ist eingeteilt in 20.611.593 sämtliche auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Das anteilige Grundkapital je Aktie beträgt EUR 1,00. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Leasingerträge** gliedern sich wie folgt:

Leasingerträge

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Erlöse			
Fahrzeugverkauf	255.416	248.868	2,6
Laufende			
Finanzierungsraten	189.236	164.909	14,8
Übrige	91.052	121.363	-18,4
Gesamt Allane SE	535.704	535.140	1,6

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

Die **Leasingaufwendungen** in Höhe von TEUR 284.301 (Vorjahr: TEUR 309.980) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark in Höhe von TEUR 63.717 (Vorjahr: TEUR 100.131), Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks in Höhe von TEUR 220.584 (Vorjahr: TEUR 209.849).

Ab dem Geschäftsjahr 2023 werden Erträge und Aufwendungen aus den Full-Service-Leistungen für Treibstoffe, Kraftfahrzeugsteuern, Rundfunkbeiträgen und

Fremdanmietungen erfolgsneutral erfasst. Im Vorjahr sind diese brutto in Höhe von TEUR 41.125 in den Leasingerträgen und in Höhe von TEUR 41.075 in den Leasingaufwendungen enthalten. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst und sind somit nicht vergleichbar.

Die **Zinserträge** in Höhe von TEUR 2.597 (Vorjahr: 2.752) beinhalten mit TEUR 1.446 (Vorjahr: TEUR 596) Zinserträge von verbundenen Unternehmen und darin mit TEUR 1.276 (Vorjahr: TEUR 437) Zinserträge aus dem Ausland.

Die **Zinsaufwendungen** in Höhe von TEUR 16.718 (Vorjahr: TEUR 6.163) enthalten Zinsen aus Finanzierungen von Banken in Höhe von TEUR 1.753 (Vorjahr: TEUR 3.548), Zinsen für Anleihen in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: 626), Kontokorrentzinsen aus laufender Verrechnung mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 14.818 (Vorjahr: TEUR 1.627) sowie Bereitstellungsprovisionen und Darlehenszinsen in Höhe von TEUR 147 (Vorjahr: TEUR 361) an verbundene Unternehmen.

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 1.655 (Vorjahr: TEUR 640) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach.

Die **Aufwände aus der Verlustübernahme** in Höhe von TEUR 13 (Vorjahr: TEUR 0) resultieren aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der One Mobility Management GmbH, Pullach.

Unter den **Provisionserträgen** werden im Wesentlichen Vermittlungsprovisionen in Höhe von TEUR 1.085 (Vorjahr: TEUR 1.295) und Franchisegebühren in Höhe von TEUR 473 (Vorjahr: TEUR 434) ausgewiesen.

Unter den Provisionsaufwendungen werden Vertriebsprovisionen in Höhe von TEUR 3.700 ausgewiesen.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 13.514 (Vorjahr: TEUR 9.687) sind im Wesentlichen TEUR 3.770 (Vorjahr: TEUR 4.676) Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte, Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von TEUR 2.908 (Vorjahr: TEUR 2.214), sowie Erträge aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 2.071 (Vorjahr: TEUR 300) enthalten.

Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen

behandelten Wertpapieren wurden in der Höhe von TEUR 771 (Vorjahr: TEUR 0) erfasst.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von TEUR 2.498 (Vorjahr: TEUR 1.133) resultieren im Wesentlichen aus Aufwendungen aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 1.368 (Vorjahr: TEUR 188) sowie einer Nachzahlung an das Finanzamt aus Umsatzsteuern für Vorjahre in Höhe von TEUR 777.

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** in Höhe von TEUR 39.001 (Vorjahr: TEUR 42.473) beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für EDV in Höhe von TEUR 11.128 (Vorjahr: TEUR 11.409), Aufwendungen für Miete und Instandhaltung in Höhe von TEUR 4.375 (Vorjahr: TEUR 3.711), Aufwendungen aus Marketingaktivitäten in Höhe von TEUR 3.151 (Vorjahr: TEUR 3.132), sonstige Rechts- und Beratungskosten von TEUR 2.924 (Vorjahr: TEUR 2.201), Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen in Höhe von TEUR 1.731 (Vorjahr: TEUR 1.515), Aufwendungen für Gerichts-, Rechts- und Vergleichskosten in Höhe von TEUR 568 (Vorjahr: TEUR 6.286), sowie Aufwendungen für Investor Relations und andere sächliche Gemeinkosten. Die Aufwendungen für EDV sind weiterhin auf einem hohen Niveau. Dies ist auf die weiteren Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen im Zusammenhang mit der neu aufgebauten EDV-Infrastruktur zurückzuführen.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 154.169 (Vorjahr: TEUR 132.503).

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** resultieren im Wesentlichen aus Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von TEUR 8.489 (Vorjahr: TEUR 7.337). Im Geschäftsjahr wurde ein Teilbetrag der Forderungen gegenüber Allane Schweiz AG in Höhe von TEUR 3.505 Mio. Euro wertberichtigt.

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 700 (Vorjahr: TEUR 2.116) resultieren aus Erträgen aus Zahlungen abgeschriebener Forderungen in Höhe von TEUR 700 (Vorjahr: TEUR 800).

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** in Höhe von TEUR 1.166 (Vorjahr: TEUR 2.879) betreffen latente Steuererträge in Höhe von TEUR 2.747 (Vorjahr: TEUR 796) sowie

laufende Ertragsteuern in Höhe von TEUR 3.913 (Vorjahr: TEUR 3.675).

4. Sonstige Angaben

4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 1,6 Mio. Euro (Vorjahr: 11,4 Mio. Euro). Die Veränderung resultiert vor allem aus der Löschung der Bürgschaft in Höhe von 10,0 Mio. Euro bei der Commerzbank AG mit dem Avalbegünstigten Siemens AG. Mit einer Inanspruchnahme der verbleibenden Bürgschaften wird derzeit nicht gerechnet.

Der Gesamtbuchwert des als Sicherheit übertragenen Leasingvermögens beläuft sich auf TEUR 382.502 (Vorjahr: TEUR 325.087).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 35.727 (Vorjahr: TEUR 22.689).

4.2 Mutterunternehmen

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

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

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

Die Allane SE ist aufgrund der Kapitalmarktorientierung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Allane SE zum

31. Dezember 2023 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht der Gesellschaft werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

4.3 Anteile an verbundenen Unternehmen

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

Liste des Anteilsbesitz

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahres- ergebnis
Allane Leasing G.m.b.H.	Wien/Österreich	- 2.359.686 EUR	100,0 %	- 24.004 EUR
Allane Location Longue Durée S.A.R.L	Rueil-malmaison/Frankreich	12.085.999 EUR	100,0 %	2.843.536 EUR
Allane Schweiz AG	Urdorf/Schweiz	13.407.435 CHF	100,0 %	209.932 CHF
Allane Mobility Consulting GmbH ³⁾	Pullach	11.295.526 EUR	100,0 %	1.654.909 EUR
autohaus24 GmbH	Pullach	- 2.541.683 EUR	100,0 %	236.593 EUR
Allane Services Verwaltungs GmbH	Rostock	27.920 EUR	100,0 %	858 EUR
Allane Services GmbH & Co. KG	Rostock	1.960.468 EUR	100,0 %	340.999 EUR
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH ¹⁾	Wien/Österreich	- 897.285 EUR	100,0 %	- 157.912 EUR
Allane Mobility Consulting S.A.R.L. ¹⁾	Rueil-Malmaison/Frankreich	- 1.586.258 EUR	100,0 %	- 191.756 EUR
Allane Mobility Consulting B.V. ¹⁾	Hoofddorp, Niederlande	- 2.932.504 EUR	100,0 %	- 124.843 EUR
Allane Mobility Consulting AG ²⁾ ⁴⁾	Urdorf/Schweiz	- 17.641 CHF	100,0 %	- 805.870 CHF
One Mobility Management GmbH ³⁾	Pullach	23.990 EUR	100,0 %	- 12.923 EUR

¹⁾ Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach.

²⁾ Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Allane Schweiz AG, Urdorf.

³⁾ Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Allane SE.

⁴⁾ Gesellschaft ist nicht börsennotiert.

Der Stichtagskurs des Schweizer Franken (EUR - CHF) beträgt zum 31. Dezember 2023 0,92600 CHF (Vorjahr: 0,98470 CHF). Der Durchschnittskurs des Schweizer Franken (EUR - CHF) beträgt im Geschäftsjahr 2023 0,97166 CHF (Vorjahr: 1,00170 CHF).

4.4 Organe der Allane SE

Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Jochen Klöpfer Vorsitzender des Aufsichtsrats Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG und Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH, Hamburg, Deutschland</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) Mitglied des Beirats West der Schufa Holding AG</p>
<p>Thomas Hanswillemenke Mitglied des Aufsichtsrats Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank Aktiengesellschaft, Deutschland und Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH, Mönchengladbach, Deutschland</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Santander Consumer Operations Services GmbH, Mönchengladbach, Deutschland Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland Vorsitzender des Advisory Board der VCFS Germany GmbH, Köln, Deutschland</p>
<p>Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats Freiberuflicher Berater Maarsse, Niederlande</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht</p>
<p>Ross Williams Mitglied des Aufsichtsrats (seit 14. April 2023) Vice President, Head of Global Business Division Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Board of Directors der Hyundai Capital France Mitglied des Board of Directors der Hyundai Capital America</p>
<p>Keunbae Hong Mitglied des Aufsichtsrats (seit 30. Juni 2023) Leiter Global Finance Department Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Board of Directors der Beijing Hyundai Motor Finance, Beijing, China Mitglied des Board of Directors der BAIC Hyundai Leasing, China</p>
<p>Hyung Seok Lee Mitglied des Aufsichtsrats (bis 30. Juni 2023) Finanzvorstand (CFO) der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital France SAS, Lille, Frankreich Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital America Corporation, Irvine/Kalifornien, Vereinigte Staaten von Amerika Mitglied des Aufsichtsrats bei Banco Hyundai Capital Brazil S.A., São Paulo, Brasilien</p>
<p>Su Ho Kim Mitglied des Aufsichtsrats (bis 13. April 2023) Senior Vice President und Head of Strategy, Business Development and Digital Unit bei der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Board of Directors (nicht-geschäftsführend) der Korea Credit Data Corporation, Seoul, Republik Korea Mitglied des Risk Control Committee sowie des Venture Investment Review Board bei der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea</p>

Vorstand der Allane SE

Eckart Klumpp
Vorsitzender Vertriebsvorstand (seit 1. Januar 2024)
München

Donglim Shin
Vorsitzender Vertriebsvorstand (bis 31. Dezember 2023)
München

Álvaro Hernández
Finanzvorstand
München

Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten Gesamtbezüge i. H. v. TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 50).

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 belaufen sich auf TEUR 1.051 (Vorjahr: TEUR 1.068). Die Bezüge von ehemaligen Vorstandsmitgliedern belaufen sich im Geschäftsjahr auf TEUR 19 (Vorjahr: TEUR 179). Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

4.5 Arbeitnehmer

Im Jahresmittel wurden von der Gesellschaft 416 (Vorjahr: 416) Angestellte beschäftigt. Davon sind 5 Angestellte (Vorjahr: 8 Angestellte) in leitender Funktion.

4.6 Angaben über Aktienbesitz

Zum Bilanzstichtag 2023 bestehen keine Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind.

4.7 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Das Abschlusshonorar beträgt TEUR 600 (Vorjahr: TEUR 440). Es betrifft in voller Höhe die Jahresabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2023 der Allane SE. Die Abschlussprüfer Honorare für Tochtergesellschaften der Allane SE für das Geschäftsjahr 2023 gegenüber Netzwerkgesellschaften des PwC (PricewaterhouseCoopers) Netzwerks belaufen sich auf TEUR 121. Honorare für sonstige Leistungen bestanden im Geschäftsjahr 2023 nicht.

4.8 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 einen Bilanzgewinn von TEUR 21.687 (Vorjahr: TEUR 23.272) aus. Für das Geschäftsjahr 2023 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,09 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Wenn dieser Vorschlag mit dem maximalen Betrag angenommen wird, würde das zur folgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Verwendung des Bilanzgewinns

in TEUR	2023	2022
Zahlung einer Dividende von 0,09 Euro (2022: 0,09 Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie	1.855	1.855
Vortrag auf neue Rechnung	19.832	21.417

Zum 31. Dezember 2023 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Bei Annahme eines Dividendenvorschlags von 0,09 Euro je Aktie, würde dies zu einer Dividendenzahlung von 1.855 TEUR führen. Was wiederum zu einer Ausschüttungsquote von 21% des Konzernüberschusses in Höhe von 8.853 TEUR für das Geschäftsjahr 2023 führen würde. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2024 veröffentlicht werden.

4.9 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

Die nach § 161 Aktiengesetz 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, im Februar 2024 aktualisiert. Die Entsprechenserklärung wird den Aktionären auf der Webseite der Allane SE (<http://ir.allane-mobility-group.com>) in der Rubrik „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht.

4.10 Mindestbesteuerung

Im Oktober 2021 veröffentlichte die OECD Mustersteuerregeln für die Reform des internationalen Steuersystems, die formell als Globale Anti-Basis-Erosionsregeln (GloBE) oder informell als internationale Steuerregeln der Pillar II bezeichnet werden. Diese Regeln zielen darauf ab, einen globalen Mindeststeuersatz von mindestens 15 % für große internationale Konzerne einzuführen. Am 22. Dezember 2022 verabschiedete die Europäische Kommission die Richtlinie 2022/2523, die einen effektiven Mindeststeuersatz für die globalen Aktivitäten großer multinationaler Konzerne sicherstellt. Die Richtlinie lehnt sich eng an den OECD-Rahmen zur Bekämpfung von Gewinnverkürzung und Gewinnverlagerung an. Die OECD hat außerdem Umsetzungsleitfäden und einen Bericht über "Safe Harbours" veröffentlicht, um die Umsetzung dieser Vorschriften zu vereinfachen.

Am 10. November 2023 hat der Bundestag das Gesetz zur nationalen Umsetzung der Mindestbesteuerung (MinStG) verabschiedet und am 27. Dezember 2023 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Deutschland hat im MinStG zudem von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine nationale Ergänzungssteuer einzuführen und die Regelungen zum Safe Harbour übernommen. Banco Santander S.A. als zukünftige Parent Entity (UPE) sowie ihre verbundenen Unternehmen fallen in den Anwendungsbereich der verabschiedeten oder im Wesentlichen verabschiedeten Gesetzgebung und haben eine Bewertung des potenziellen Risikos des Santander-Konzerns in Bezug auf die Ertragsteuern durch Pillar II durchgeführt. Sobald die Gesetzgebung in Spanien verabschiedet ist, wird Banco Santander S.A. zur Ultimate Parent Entity (UPE).

Auf Grundlage der Bewertung durch den Santander-Konzern, kommen die gesetzlichen Vertreter der Allane SE zur Einschätzung, dass der effektive Steuersatz von Pillar II in Deutschland voraussichtlich über 15 % liegen wird. Daher wird in Deutschland keine wesentliche Steuerbelastung durch Einführung von Pillar II erwartet.

4.11 Übrige Angaben

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

4.12 Nachtragsbericht

Es kam zu keinen Vorgängen von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft nach Abschluss des Geschäftsjahres 2023.

Pullach, 25. April 2024

Allane SE

Eckart Klumpp
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstand

Anlagenpiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2023

	Anschaffungs- und/oder Herstel- lungskosten EUR	Zugänge EUR	Umbuchung EUR	Abgänge EUR	Endstand EUR	Abschreibungen kumuliert EUR	Buchwerte 31.12.2023 EUR	Buchwerte 31.12.2022 EUR	Abschreibungen im Geschäftsjahr EUR
Finanzanlagen									
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	360.851,98	10.770.526,35	0,00	0,00	11.131.378,33	0,00	11.131.378,33	360.851,98	0,00
Leasingvermögen	1.168.963.173,78	765.266.667,84	-95.883,46	-362.989.187,05	1.571.144.771,11	-288.399.890,33	1.282.744.880,78	881.717.395,89	-154.168.775,10
Immaterielle Vermögensgegenstände									
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	25.653.741,95	8.581.353,06	0,00	-3.423.426,07	30.811.668,94	-13.547.697,80	17.263.971,14	14.921.929,94	-6.239.311,86
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.033.421,62	44.090,00	0,00	0,00	7.077.511,62	-3.760.885,45	3.316.626,17	4.541.488,52	-1.268.952,35
3. Geschäfts- und Firmenwerte	1.979.000,00	0,00	0,00	0,00	1.979.000,00	-692.650,00	1.286.350,00	1.484.250,00	-197.900,00
II. Sachanlagen									
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.850.461,77	4.709.387,17	95.883,46	-3.420.816,78	12.234.915,62	-4.672.414,75	7.562.500,87	6.706.620,55	-2.819.238,36
Summe gesamt	1.214.840.651,10	789.372.024,42	0,00	-369.833.429,90	1.634.379.245,62	-311.073.538,33	1.323.305.707,29	909.732.536,88	-164.694.177,67

Allane SE, Pullach
Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV

	bis 3 Monate	3 bis 12 Monate	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit	Summe
<u>Fristengliederung nach § 9 RechKredV</u>						
Andere Forderungen an Kreditinstitute						
<i>(Aktivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
Forderungen an Kunden						
<i>(Aktivposten Nr. 2)</i>						
31. Dezember 2023 (EUR)	35.229.006	0	0	0	0	35.229.006
31. Dezember 2022 (EUR)	42.885.646	0	0	0	0	42.885.646
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2023 (EUR)	106.967.000	46.916.022	660.000.000	0	0	813.883.022
31. Dezember 2022 (EUR)	68.500.000	71.220.234	400.000.000	0	0	539.720.234
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 2b)</i>						
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	3.532.064	3.532.064
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	3.853.926	3.853.926
Verbriefte Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 3a)</i>						
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
<u>Ergänzende Angaben</u>						
Sonstige Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 4)</i>						
davon Sale-and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	11.680.315	0	0	11.680.315
31. Dezember 2022 (EUR)	0	123.159.024	177.093.469	0	0	300.252.493

Versicherung des Vorstands der Allane SE, Pullach

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2023

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

Pullach, 25. April 2024

Der Vorstand

Eckart Klumpp
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstand

„BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Allane SE, Pullach

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Allane SE, Pullach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Allane SE, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO,

dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht war folgender Sachverhalt am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

Unsere Darstellung dieses besonders wichtigen Prüfungssachverhalts haben wir wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

- ① Im Jahresabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2023 im Bilanzposten "Leasingvermögen" Vermögensgegenstände in Höhe von € 1.282,7 Mio ausgewiesen (76,4 % der Bilanzsumme). Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden laufend überwacht. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein beizulegender Zeitwert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen.

Die Bewertung des Leasingvermögens ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und beinhaltet zum anderen in hohem Maße Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen in hohem Maße Schätzunsicherheiten bei der Bewertung bestehen. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zunächst ein Verständnis vom implementierten Prozess der Gesellschaft zur Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens verschafft.

Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter hierzu 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 konnten wir uns davon überzeugen, 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.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im 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 im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Allane_SE_JA_LB_ESEF-2023-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des 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)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 17. Januar 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Allane SE, Pullach, 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.

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ 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 Pascal Vollmann.“