

An aerial photograph of a coastal road. The road is a two-lane asphalt highway with white lane markings, running diagonally from the bottom left towards the top right. A single white car is visible on the road. To the left of the road is a rocky coastline with waves crashing against the shore. The water is a deep, vibrant blue-green. To the right of the road is a steep, rocky hillside with sparse green vegetation. In the bottom right corner, there are three overlapping rectangular frames: a purple one, a yellow one, and a green one, which appear to be design elements or placeholders for images.

allane mobility group

Geschäftsbericht 2023

Die Allane Mobility Group in Zahlen

in Mio. EUR	2023	2022	Veränd. 2023 zu 2022 in %
Umsatz	619	571*	8,4
Davon operativer Konzernumsatz	343	301*	13,9
Davon Geschäftsbereich Leasing	321	282*	13,7
Davon Geschäftsbereich Flottenmanagement	22	19*	16,1
Davon Verkaufserlöse	277	270*	2,4
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	221	185	19,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	29	17	68,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	13	13	-1,4
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	3,7	4,3*	-0,6 Punkte
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Leasing (in %) ¹	3,7	4,3*	-0,6 Punkte
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Flottenmanagement (in %) ¹	3,4	3,1*	+0,3 Punkte
Konzernüberschuss	9	9	-1,9
Ergebnis je Aktie unverwässert und verwässert (in EUR)	0,43	0,44	
Bilanzsumme	1.673	1.218	37,3
Leasingvermögen	1.406	993	41,6
Eigenkapital	238	235	1,2
Eigenkapitalquote (in %)	14,2	19,3	-5,1 Punkte
Finanzverbindlichkeiten ²	1.177	808	45,7
Dividende je Aktie (in Euro) ³	0,09	0,09	0,0
Gesamtausschüttung netto	1,9	1,9	0,0
Vertragsbestand (in Tausend Stück)	126	116	8,6
Geschäftsbereich Leasing	77	69	12,3
Davon Flottenleasing	34	34	0,3
Davon Retail Leasing	44	35	23,7
Geschäftsbereich Flottenmanagement	49	47	3,1
Investitionen Leasingvermögen ⁴	812	372	118,3
Anzahl Beschäftigte ⁵	730	738	-1,1

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

¹ Verhältnis EBT zu operativem Umsatz

² Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, inklusive Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

³ Vorschlag des Vorstands. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2024 veröffentlicht werden

⁴ Wert der in die Leasingflotte eingesteuerte Fahrzeuge

⁵ Im Jahresdurchschnitt

Über Allane Mobility Group

Die Allane Mobility Group mit Sitz in Pullach ist ein markenübergreifender Anbieter von umfassenden Mobilitätslösungen. In den Geschäftsfeldern Retail Leasing, Flottenleasing und Flottenmanagement bietet das Unternehmen ein breites Spektrum an Dienstleistungen und innovativen Lösungen, die Mobilität in jeder Hinsicht einfach machen.

Privat- und Gewerbekunden nutzen die Online- und Offline-Plattformen von Allane, um kostengünstig Neufahrzeuge zu leasen oder Gebrauchtfahrzeuge aus einem großen Bestand zu erwerben. Firmenkunden profitieren vom kosten-effizienten Full-Service-Leasing ihres Fuhrparks und von einer umfassenden Expertise im Fuhrparkmanagement.

Inhaltsverzeichnis

A	An unsere Aktionäre	04
	A.1 Interview mit dem Vorstand	05
	A.2 Bericht des Aufsichtsrats	10
	A.3 Allane SE-Aktie	14
	A.4 Nachhaltigkeit	16
B	Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft	21
	B.1 Grundlagen des Konzerns	22
	B.2 Wirtschaftsbericht	26
	B.3 Personalbericht	36
	B.4 Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	40
	B.5 Prognosebericht	42
	B.6 Risiko- und Chancenbericht	47
	B.7 Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	62
	B.8 Abhängigkeitsbericht	62
	B.9 Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	63
	B.10 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB	65
C	Konzernabschluss	76
	C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	77
	C.2 Konzern-Bilanz	78
	C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	79
	C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	80
	C.5 Konzernanhang	81
D	Weitere Informationen	127
	D.1 Versicherung der gesetzlichen Vertreter	128
	D.2 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	129
	D.3 Bilanz der Allane SE (HGB / RechKredV)	136
	D.4 Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB / RechKredV)	138
	D.5 Finanzkalender	139



An unsere Aktionäre

A.1	Interview mit dem Vorstand	05
A.2	Bericht des Aufsichtsrats	10
A.3	Allane SE-Aktie	14
A.4	Nachhaltigkeit	16

A.1 – Interview mit dem Vorstand

Die Allane Mobility Group ist im Geschäftsjahr 2023 trotz des anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Umfelds gewachsen. Sowohl der Vertragsbestand als auch der Umsatz des Konzerns stiegen. Im folgenden Interview blicken die Vorstände Eckart Klumpp (CEO) und Álvaro Hernández (CFO) auf das vergangene Jahr zurück, erläutern den aktuellen Stand der Umsetzung der Wachstumsstrategie und geben einen Einblick in die Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr 2024.



Álvaro Hernández, CFO, and Eckart Klumpp, CEO

Sie haben den Vertragsbestand des Konzerns im Geschäftsjahr 2023 wie geplant erhöht. Was waren die wichtigsten Gründe für diese positive Entwicklung?

Das Wachstum unseres Konzernvertragsbestandes ist vor allem auf die starke Entwicklung unseres Leasinggeschäfts in der Geschäftssäule Captive Leasing zurückzuführen. Mit unserem proprietären Leasingportal "Allease" können OEMs ihre Fahrzeuge über ihr eigenes Händlernetz an Kunden vermarkten. Im Rahmen unserer Kooperation mit Hyundai und Kia ist unser neues Angebot bereits sehr gut angenommen worden. Wir planen, dieses Geschäft durch den Ausbau unserer bestehenden Partnerschaften und unseres Produktportfolios weiter zu etablieren.

Auch die Umsätze haben sich im Vergleich zum Vorjahr positiv entwickelt. Sind Sie mit dieser Entwicklung zufrieden?

Unser wachsender Vertragsbestand hat sich auch im vergangenen Geschäftsjahr positiv auf die Umsatzentwicklung ausgewirkt. Die weiterhin hohen Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern wirkten sich ebenfalls positiv auf den Umsatz aus. Dies war getrieben durch die hohe Nachfrage nach Gebrauchtfahrzeugen, obwohl die Stückpreise im Vergleich zum Vorjahr konstant blieben. Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Situation sind wir mit der Umsatzentwicklung des Geschäftsjahres sehr zufrieden. Wir haben unsere Prognose erreicht.

Das makroökonomische Umfeld war im Jahr 2023 eine Herausforderung! Wie hat sich der Anstieg der Inflationsraten und der Zinssätze auf Ihre Geschäftsentwicklung ausgewirkt?

Unter anderem waren wir mit dem Mangel an verfügbaren Fahrzeugen in Verbindung mit langen Wartezeiten und den finanziellen Auswirkungen der steigenden Inflationsraten und Zinsen konfrontiert. Dadurch stiegen zum einen unsere Refinanzierungskosten und zum anderen die Leasingraten, was wiederum die Kundennachfrage beeinflusste. Infolge des Zinsanstiegs im Jahr 2023 hatten wir ein geringeres Finanzergebnis und damit auch ein geringeres Ergebnis vor Steuern (EBT). Die positiven Effekte aus dem Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen, insbesondere geringere Rechts- und Beratungskosten, wurden durch den Anstieg der Refinanzierungskosten vollständig neutralisiert. Dennoch haben wir unsere EBT-Prognose erreicht.

Welche Fortschritte haben Sie im Jahr 2023 im Geschäftsbereich Leasing erzielt?

Im **Retail Leasing**, das aus Captive Leasing und Online Retail besteht, haben wir uns 2023 weiter gut entwickelt. Nachdem wir bereits 2022 im Captive Leasing erfolgreich mit fast allen Hyundai-Händlern in Deutschland zusammengearbeitet haben, starteten wir 2023 auch die Pilotphase mit Kia Leasing. Unter der Marke "KIA Leasing" können die Kia-Händler seit Anfang des Jahres 2024 eng mit Allane als Leasingpartner zusammenarbeiten und Kia-Kunden maßgeschneiderte Leasingprodukte anbieten. Wie eingangs erwähnt, basiert unsere Zusammenarbeit mit Hyundai und Kia auf unserem selbst entwickelten Händlerportal Allease.

Im **Online Retail** haben wir auch 2023 unser strategisches Ziel verfolgt, unser Angebot mit Hilfe von Partnerschaften zu erweitern. So sind wir beispielsweise Partnerschaften mit EnBW, ryd und ELEMENT eingegangen.

Im **Flottenleasing** haben wir im April 2023 eine neue Markenidentität vorgestellt. Seitdem wird das Flottenleasing unter der Marke "Allane Fleet", vormals "Sixt Leasing", inklusive einer neuen Corporate Identity geführt. Diese Maßnahme war Teil unseres umfassenden Rebranding-Prozesses, der im Jahr 2022 auf Ebene der Allane Mobility Group begann.

Darüber hinaus haben wir unser Flottenleasing-Angebot um eine weitere Servicekomponente ergänzt. Im Rahmen des "Schadenmanagements Plus" begleiten wir unsere Kunden

im Schadenfall durch alle Prozessschritte: von der Mobilhaltung durch Ersatzfahrzeuge bis zur Schadenregulierung mit der Versicherung.

Auf welche Entwicklungen können Sie im Bereich Flottenmanagement zurückblicken?

Auch im Geschäftsbereich Flottenmanagement haben wir große Fortschritte gemacht und sind neue Partnerschaften eingegangen, auf die wir stolz sein können. Dank der Zusammenarbeit mit unserem Fintech-Partner Circula können wir unseren Flottenkunden noch mehr Flexibilität in Sachen Mobilität bieten. Kunden können individuelle digitale Mobilitätsbudgets erstellen; die Nutzung aller Verkehrsmittel, vom Auto über das Fahrrad bis zur Bahn, wird über die Circula-App abgerechnet. Dank unserer Partnerschaft mit dem ADAC können Flottenkunden seit 2023 auch ihre THG-Prämie bequem digital beantragen. Stolz sind wir auch auf unsere 2023 erneuerte EcoVadis-Zertifizierung, die unser Streben nach einer nachhaltigeren Mobilität widerspiegelt. Auch im Bereich Flottenmanagement haben wir im April 2023 eine neue Markenidentität vorgestellt. Seitdem wird das Flottenmanagement unter der Marke „Allane Mobility Consulting“, vormals „Sixt Mobility Consulting“, inklusive einer neuen Corporate Identity geführt.

Wie der Name schon sagt, wollen Sie Ihre Wachstumsstrategie "FAST LANE 27" bis 2027 umsetzen. Die Fortschritte im Geschäftsjahr 2023 haben Sie bereits im Zusammenhang mit den Entwicklungen in den Geschäftsbereichen erläutert. Sind Sie mit der Geschwindigkeit der Umsetzung und der Wirksamkeit der Maßnahmen zufrieden?

Ja, insgesamt sind wir mit der Umsetzung unserer Strategie sehr zufrieden. Zumal wir jetzt wieder auf den profitablen Wachstumspfad zurückgekehrt sind.

Ein wichtiger Wachstumstreiber war Captive Leasing und das Allease-Leasingportal. Was sind hier die Erfolgsfaktoren?

Dank unserer strategischen Kooperation mit Hyundai und Kia können alle Vertriebspartner der beiden Marken in Deutschland ihren Kunden über unser selbst entwickeltes Allease-Portal sowohl das reine Fahrzeugleasing als auch eine breite Palette an damit verbundenen Dienstleistungen anbieten. Die Kooperation umfasst auch die Rücknahme und Vermarktung der Fahrzeuge am Ende der Leasinglaufzeit. Die Händler haben zudem die Möglichkeit, die geleasten

Fahrzeuge am Ende der Vertragslaufzeit zu erwerben und können so auch im Gebrauchtwagengeschäft von der Partnerschaft profitieren. Auch im laufenden Geschäftsjahr werden wir daran arbeiten, den Service für die Händler weiter zu verbessern.

Welche Strategie verfolgen Sie bei der Entwicklung des Geschäftsfeldes Retail, genauer gesagt bei autohaus24?

Ausbau des autohaus24-Geschäfts ist Teil unserer Wachstumsstrategie. Wir wollen unsere Handelsstandorte zu einem Mobility Solution Center und damit zu einer Anlaufstelle mit einem breiten Angebot an optimierten mobilitätsbezogenen Produkten und Dienstleistungen entwickeln. Unter anderem haben wir bereits die unkomplizierte Abwicklung von Inzahlungnahmen von Gebrauchtwagen über autohaus24 eingeführt. Darüber hinaus haben wir im November 2023 einen strategischen Ankerstandort für autohaus24 in Wuppertal eröffnet. Damit ergänzen wir unsere drei bestehenden Filialen in Berlin/Brandenburg, Bayern und Hessen um einen weiteren Standort in einem wirtschaftsstarken Ballungsraum. Auf diese Weise können wir das Marktpotenzial der Rhein-Ruhr-Region und der angrenzenden Benelux-Länder sukzessive erschließen.

Als Unternehmensgruppe wollen Sie nachhaltiger werden. Was hat sich in diesem Bereich im Jahr 2023 getan, was sind Ihre Ziele und in welchem Zeitrahmen wollen Sie diese erreichen?

Zum einen wollen wir als Unternehmen selbst nachhaltiger werden, zum anderen haben aber auch unsere Kunden einen wachsenden Bedarf an nachhaltigen Mobilitätslösungen. Mit einem zunehmenden Anteil alternativer Antriebe in unserer Flotte wollen wir diesem Bedarf gerecht werden und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Flotte weiter senken. Außerdem wollen wir Unternehmen bei der Transformation ihrer Flotten durch Beratungsleistungen in unserem Kompetenzzentrum für E-Mobilität unterstützen und so den Fortschritt im Bereich der grünen Mobilität vorantreiben. Diese Nachhaltigkeitsziele sind auch in unserer Strategie "FAST LANE 27" verankert.

Zudem haben wir im Jahr 2023 eine neue Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt und entwickeln auf dieser Grundlage eine Nachhaltigkeitsstrategie. Die wichtigsten Eckpfeiler

dieser Strategie sind die Unterstützung des Übergangs zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft, die Förderung einer inklusiven und wertschätzenden Zusammenarbeit zwischen unseren Mitarbeiter, Kunden und entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie die Stärkung der Governance als auch der Unternehmenskultur in unserem Unternehmen.

Im Juli 2023 erhielt Allane die Zertifizierung "VMF - DIE FAIRE FAHRZEUGBEWERTUNG". Was sind die Vorteile für Sie als Unternehmen?

Die Zertifizierung, die für alle Allane-Marken gilt, basiert auf einer umfassenden Prüfung definierter Kriterien und bestätigt, dass wir nicht nur über die notwendige Kompetenz und Expertise verfügen, sondern unseren Kunden auch einen fairen, transparenten und vertrauenswürdigen Rücknahmeprozess bieten. Da unsere Fahrzeugbewertung nach definierten Standards von einem Kfz-Sachverständigen durchgeführt wird, können wir ein hohes Maß an Professionalität garantieren. Die Zertifizierung stärkt somit unsere Wettbewerbsposition und eröffnet uns u.a. neue Möglichkeiten bei der Teilnahme an Ausschreibungen im Flottenbereich.

Welche Ziele haben Sie für das laufende Geschäftsjahr? Welche KPIs wollen Sie erreichen und welche Maßnahmen planen Sie zu ergreifen?

Für 2024 haben wir uns wieder ehrgeizige Ziele gesetzt. So wollen wir zum Beispiel unsere bestehenden Kooperationen weiter ausbauen und neue Partnerschaften eingehen. Außerdem arbeiten wir mit Hochdruck daran, unsere Expertise im Bereich der E-Mobilität deutlich auszubauen, um Kunden noch besser beraten und in der Transformationsphase unterstützen zu können. Auch im Jahr 2024 werden wir unsere Markenpräsenz - sowohl nach innen als auch vor allem nach außen - weiter stärken und ausbauen und unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio erweitern.

Unser Ziel für das Geschäftsjahr 2024 ist es, einen Vertragsbestand zwischen 130.000 und 150.000 Verträgen (2023: 125.800 Verträge) zu erreichen und einen konsolidierten Umsatz zwischen 350 Mio. EUR und 400 Mio. EUR (2023: 351,8 Mio. EUR (Nettobasis)) zu erwirtschaften. Wir erwarten ein EBT von einem hohen einstelligen Millioneneurobetrag (2023: 12,6 Mio. EUR).

Highlights 2023/24

Im Geschäftsjahr 2023 haben wir unser Tempo im Rahmen von FAST LANE 27 weiter beschleunigt – durch neue Kooperationen, v. a. im Captive Leasing, aber auch durch den Ausbau unseres Offline-Geschäfts.



Allane erhält Zertifizierung

Die Allane Mobility Group erhält die Zertifizierung „VMF – DIE FAIRE FAHRZEUGBEWERTUNG“ für alle Allane-Marken. Die Zertifizierung bestätigt, dass die Allane Mobility Group im Fahrzeugrücknahmeprozess transparent und fair agiert und transportiert nicht nur die Kompetenz von Allane nach außen, sondern reflektiert auch ihren Ruf als vertrauenswürdiges Leasingunternehmen. Gleichzeitig stärkt die VMF-Zertifizierung die Position des Unternehmens im Wettbewerbsumfeld



Captive Leasing mit Hyundai und Kia

Allane startet Kooperationen mit Hyundai Motor Deutschland und Kia Deutschland. Unter der Marke „HYUNDAI Leasing“ bzw. „Kia Leasing“ können hierzulande alle 490 Hyundai-Händler sowie mehr als 300 Kia-Händler mit Allane als Leasingpartner zusammenarbeiten und ihren Kunden direkt vor Ort über das von Allane neu entwickelte Händlerportal „Allease“ attraktive Leasingkonditionen anbieten.



Implementierung der ESG-Strategie

Allane hat es sich zum Ziel gesetzt, Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte stärker in sämtliche Geschäftsaktivitäten zu integrieren und das Unternehmen damit weiter als verantwortungsbewussten und zukunftsorientierten Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zu etablieren. Dafür beginnt die Allane Mobility Group 2023 mit der Durchführung einer neuen Wesentlichkeitsanalyse und entwickelt auf dieser Basis eine umfassende ESG-Strategie, die bis Mitte 2024 veröffentlicht werden soll. Die Strategie bildet dabei die Grundlage für die 2025 zu beginnende Nachhaltigkeitsberichterstattung.



Implementierung der neuen Corporate Identity

Die Allane Mobility Group erneuert ihr Markendesign und benennt die Marken im Flottengeschäft um. Aus „Sixt Leasing“ wird damit „Allane Fleet“, „Sixt Mobility Consulting“ wird durch den Markennamen „Allane Mobility Consulting“ ersetzt. Das Rebranding der Allane Mobility Group folgt ihrer Umfirmierung und spiegelt sich so auch im Markenauftritt der Unternehmensgruppe wider.

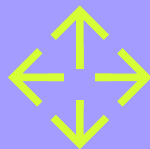
Tanken per App: Kooperation mit ryd

Die Allane Mobility Group startet eine Kooperation mit dem Mobile-Payment-Anbieter ryd GmbH. Sixt-Neuwagen-Kunden können dadurch an mehr als 3.500 Tankstellen in Deutschland Kraftstoff über die ryd-App bezahlen und erhalten in einem begrenzten Zeitraum Rabatt attraktive Tankrabatte. Das ryd-Netzwerk umfasst Tankstellen in ganz Deutschland, unter anderem von Aral, HEM, Sprint oder Allguth.



autohaus24 eröffnet strategischen Standort in Wuppertal

Die Allane Mobility Group erweitert ihr Offline-Geschäft und eröffnet einen neuen autohaus24-Standort in Wuppertal. Die geographische Lage in einem wirtschaftsstarken Ballungszentrum ermöglicht es autohaus24, die Marktpräsenz in Nordrhein-Westfalen deutlich auszubauen und weiteres Marktpotential im Rhein-Ruhr-Gebiet sowie in den angrenzenden BENELUX-Staaten zu nutzen.



Digitales Mobilitätsbudget: Zusammenarbeit mit Circula

Die Allane Mobility Group startet eine Partnerschaft mit dem Berliner Fintech-Unternehmen Circula. Mit dem „Mobility as a Service“-Angebot von Circula 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. Die Abrechnung erfolgt dabei über die Circula-App.



Angebotserweiterung durch neue Rückgabeschutzversicherung

Die Allane Mobility Group hat ihr Servicespektrum erneut ausgebaut und bietet Privat- und Gewerbekunden in Zusammenarbeit mit der ELEMENT Insurance AG die Versicherung „Allane Rückgabeschutz“ an. Die Rückgabeschutzversicherung ermöglicht eine umfassende Absicherung gegen unerwartete Kosten, die bei der Rückgabe eines Leasingfahrzeuges durch festgestellte Minderwerte entstehen können.

A.2 – Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat im Geschäftsjahr 2023 diejenigen Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen. Insbesondere hat er den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und seine Tätigkeit überwacht. Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft und des Konzerns und der strategischen Weiterentwicklung befasst und war in sämtliche Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden.

Der Aufsichtsrat hielt seine Sitzungen im Jahr 2023 erneut überwiegend in Form von Videokonferenzen ab. Im Geschäftsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung statt. Hiervon wurden vier Sitzungen in Form von Video-/Audiokonferenzen durchgeführt, eine Sitzung wurde physisch am Sitz der Allane SE abgehalten. Weitere Beschlussfassungen erfolgten im schriftlichen Verfahren. Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von mindestens zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde eingehalten. Die Herren Thomas Hanswillemenke und Hyung Seok Lee konnten an der ordentlichen Sitzung am 30. Juni 2023 nicht persönlich teilnehmen. Herr Ross Williams war an der Sitzung am 06. Dezember 2023 verhindert. Sie haben jedoch allesamt im Wege der schriftlichen Stimmabgabe an den Beschlussfassungen teilgenommen. Ansonsten haben alle jeweils bestellten Mitglieder an den Sitzungen und Beschlussfassungen teilgenommen, entsprechend den Vorgaben der Satzung teilweise auch unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmedien.

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

vorlagen des Vorstands auseinandergesetzt und Anregungen eingebracht.

Auch außerhalb der Sitzungen haben sich die Mitglieder des Aufsichtsrats mit den Vorstandsmitgliedern regelmäßig ausgetauscht. Insbesondere hat der Aufsichtsratsvorsitzende zwischen den Sitzungen mit dem Vorstandsvorsitzenden Kontakt gehalten und mit ihm Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens beraten.

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat bereits in seiner Sitzung am 16. Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss gebildet, welcher im Jahr 2023 vier ordentliche Sitzungen in Form von Videokonferenzen abhielt. Sämtliche Ausschussmitglieder nahmen an diesen Sitzungen teil. Darüber hinaus hat er keine beschließenden Ausschüsse gebildet. Der Prüfungsausschuss erörterte im Berichtszeitraum insbesondere den Jahres- und Konzernabschluss der Gesellschaft und den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022, sowie den Abhängigkeitsbericht nach § 312 Aktiengesetz (AktG). Im Rahmen dieser Prüfungen ergaben sich keine Beanstandungen. Weiterhin beschäftigte sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2023.

Themen im Aufsichtsratsplenium

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

Der Aufsichtsrat hielt insbesondere zu folgenden Themen Beratungen:

- **Geschäftsplanung und Strategie:** Zu Beginn des Berichtszeitraums befasste sich der Aufsichtsrat mit der Geschäftsplanung des Vorstands für die kommenden Jahre und erneut mit der Neuausrichtung der Konzernstrategie. Der Aufsichtsrat ließ sich Mehrjahresplanung, Strategie

und Fortschritt ausführlich vom Vorstand erläutern und stimmte den Budget- und Plananpassungen zu, die insbesondere vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklung der Veränderung des Markt- und Geschäftsumfeldes und der geopolitischen Lage erforderlich waren.

- **Hauptversammlung:** Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2023 beschäftigte sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den Tagesordnungspunkten. Dazu gehörten insbesondere die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, eine Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts, Wahlen zum Aufsichtsrat, sowie eine Beschlussfassung über eine Änderung der Satzung. Der Aufsichtsrat verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den einzelnen Tagesordnungspunkten und schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 0,09 Euro je Aktie vorzuschlagen. Vorstand und Aufsichtsrat haben ihre Entscheidung zum Dividendenvorschlag auf Grundlage der aktuellen Geschäfts-, Investitions- und Liquiditätsplanung der Gesellschaft getroffen, welche die ökonomischen und finanziellen Auswirkungen der geopolitischen Lage auf die Märkte und der Allane SE bereits berücksichtigt hat.
- **Kampagnen und Innovationen:** Im Laufe des Berichtsjahres wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über wesentliche Kampagnen und Innovationen informiert und beschäftigte sich mit deren erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Februar 2024 die jährliche Entsprechenserklärung gemäß §161 AktG abgegeben. Diese ist allen Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.allane-mobility-group.com dauerhaft zugänglich. Mit einigen Ausnahmen folgt die Allane SE dabei den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

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

Weitergehende Erläuterungen zur Corporate Governance der Gesellschaft können dem Corporate Governance-Bericht entnommen werden.

Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat

Im Vorstand kam es im Berichtsjahr zu keinen personellen Veränderungen. Mit Ablauf des 31. Dezember 2023 schied Herr Donglim Shin einvernehmlich aus dem Vorstand der Allane SE aus und Herr Eckart Klumpp wurde zum 01. Januar 2024 zum Vorsitzenden des Vorstands der Allane SE berufen.

Mit Wirkung zum 13. April 2023 hat Herr Su Ho Kim sein Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. Juni 2023 hat zudem Herr Hyung Seok Lee sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt.

Am 30. Juni 2023 wurden sodann die Herren Ross Williams und Keunbae Hong von der Hauptversammlung der Gesellschaft in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Ross Williams gehörte dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits als gerichtlich bestelltes Mitglied an.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2023

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2023 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie den Konzernabschluss und den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der Regelungen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den Jahresabschluss der Allane SE und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war durch den Aufsichtsrat auf Grundlage des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 30. Juni 2023 beauftragt worden.

Der Prüfungsausschuss und das Aufsichtsratsplenum erhielten die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer sowie dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns. Die Erörterung und Prüfung fand in der

Aufsichtsratssitzung am 24. April 2024 statt. Die Feststellung erfolgte zum 29. April 2024. In Vorbereitung auf die Aufsichtsratssitzung tagte der Prüfungsausschuss am 22. April 2024.

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

Der Aufsichtsrat nahm von dem Ergebnis der Abschlussprüfung zustimmend Kenntnis und erhob nach Abschluss seiner eigenen Prüfung keine Einwendungen. Der vom Vorstand aufgestellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Der Jahresabschluss 2023 der Allane SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt. Der Aufsichtsrat schloss sich dem vom Vorstand unterbreiteten Vorschlag zur Verwendung des Bilanzgewinns 2023 an.

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

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

Die Überprüfung des Berichts über die Beziehungen der Allane SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat führte zu keinen Beanstandungen. Der Aufsichtsrat schloss sich daher dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an.

Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung erhob der Aufsichtsrat gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen keine Einwendungen.

Dank an Vorstand und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group ist zum Ende des Berichtsjahrs wie geplant moderat gestiegen; auch der operative Konzernumsatz verzeichnete ein moderates Wachstum. Das Konzernergebnis von Steuern (EBT) blieb leicht unter dem Niveau des Vorjahres, was im Wesentlichen aus den erhöhten Refinanzierungskosten infolge gesteigener Zinsaufwendungen resultiert. Mit Blick auf die vor diesem Hintergrund zufriedenstellende Jahresbilanz gebührt dem Vorstand, den Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften der Allane SE sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern der herzliche Dank des Aufsichtsrats für die geleistete engagierte Arbeit. Die Allane Mobility Group erwartet, dass die Geschäftsentwicklung in 2024 weiterhin durch eine schwache Gesamtwirtschaft beeinflusst wird,

Pullach, im April 2024

Der Aufsichtsrat

Jochen Klöpffer	Vorsitzender
Thomas Hanswillemenke	Aufsichtsrat
Norbert van den Eijnden	Aufsichtsrat
Ross Williams	Aufsichtsrat
Keunbae Hong	Aufsichtsrat

wobei der anhaltende Russland-Ukraine Krieg sowie der Nahost-Konflikt zusätzliche Auswirkungen auf die europäische Volkswirtschaft und den Automobilmarkt haben können. Durch den Ausbau bestehender bzw. den Abschluss zusätzlicher Kooperationen im Geschäftsbereich Leasing, insbesondere im Captive Leasing, erwartet das Unternehmen jedoch eine positive Entwicklung bei Neuverträgen und nutzungsabhängigen Umsätzen. Insgesamt sind wir zuversichtlich, die erfolgreiche Entwicklung der Allane Mobility Group weiter fortzusetzen.

A.3 – Allane SE-Aktie

Volatiles Jahr am Aktienmarkt mit positivem Ende

Die internationalen Aktienmärkte haben sich 2023 sehr volatil entwickelt. Am Jahresende schloss der deutsche Leitindex DAX bei 16.752 Punkten, was einem deutlichen Plus von 20,3 % im Vergleich zum Jahresschlusskurs 2022 (13.924 Punkte) entspricht. Das Jahrestief mit einem Schlusskurs von 14.069 Punkten am ersten Handelstag des Jahres erreicht, bevor eine Aufwärtsentwicklung folgte. Das Jahreshoch wurde am 11. Dezember 2023 mit 16.794 Punkten erreicht.

Die positive Entwicklung am Aktienmarkt im Jahr 2023 lässt sich im Wesentlichen auf eine deutlich kontrollierter und rückläufige Inflationsentwicklung zurückführen. Aussichten auf Zinssenkungen im Jahr 2024 haben dem DAX zum Ende des Jahres sogar ein neues Allzeithoch beschert.

Der DAX eröffnete den Börsenhandel in Deutschland am 2. Januar 2023 bei 13.993 Punkten. Bis über die erste Jahreshälfte hinaus entwickelte sich der DAX deutlich positiv und erreichte über 16.000 Punkte. Getrieben durch eine Mischung aus Rezessionsängsten und Unsicherheiten über die weitere Inflations- und Zinsentwicklung setzte der DAX im Anschluss noch einmal deutlich zurück. Zum Ende des

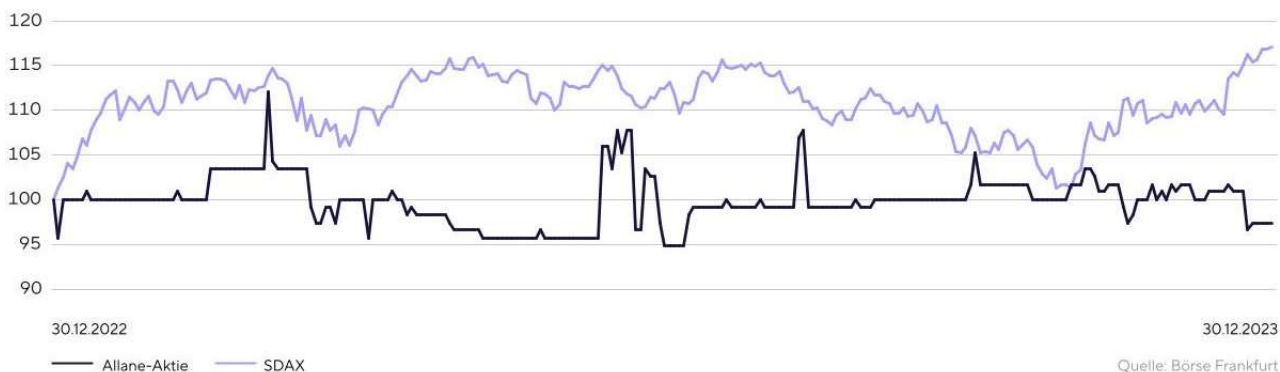
Jahres verstärkte sich die Hoffnung auf Zinssenkungen an den Aktienmärkten und beförderten den DAX auf ein neues Allzeithoch.

Allane-Aktie auf Gesamtjahressicht stabil

Die Allane-Aktie bewegte sich 2023 weitestgehend seitwärts und mit deutlich geringerem Volumen gegenüber dem Vorjahr, in dem die Aktie zum Teil noch über Xetra gehandelt wurde. Insgesamt bewegte sich der Aktienkurs größtenteils ohne große Dynamik zwischen 11,00 Euro und 12,00 Euro. Am letzten Handelstag des Jahres schloss die Aktie bei 11,30 Euro. Damit notierte sie 2,6 % unter dem Jahresschlusskurs des Vorjahres von 11,60 Euro. Der SDAX verzeichnete im Jahr 2023 ein Plus von 17,1 %.

Die Allane-Aktie eröffnete das Handelsjahr am 2. Januar 2023 mit einem Kurs von 11,10 Euro. Ihr Jahreshoch erreichte sie am 3. März 2023 mit einem Kurs von 13,00 Euro. Das Jahrestief lag bei 11,00 Euro und wurde am 3. Juli 2023 verzeichnet.

Wertentwicklung Allane-Aktie im Vergleich zum SDAX (auf 100 indexiert)



Aktionärsstruktur

Zum Ende des Berichtsjahres war die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, mit einem Stimmrechtsanteil von 92,07 % unverändert der größte Einzelaktionär der Allane SE. Im Berichtsjahr sind der Gesellschaft keine Stimmrechtsmitteilungen zugegangen.

Daten zur Allane Aktie

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

¹Ausnahme XETRA

Dividendenpolitik

Die Allane SE vertritt den Grundsatz, ihre Aktionärinnen und Aktionäre über eine angemessene Dividende am Unternehmenserfolg zu beteiligen. Die Ausschüttungshöhe bemisst sich nach der Ertragsentwicklung des Konzerns sowie nach den künftigen Anforderungen an die Eigenkapitalbasis, vor allem mit Blick auf das beabsichtigte Wachstum im In- und Ausland.

Für das Geschäftsjahr 2022 beschloss die ordentliche Hauptversammlung am 30. Juni 2023 die vom Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene, im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöhte Dividende von 0,09 Euro je Aktie. Die Ausschüttungsquote betrug gegenüber dem Vorjahr unverändert 21 % des Konzernüberschusses. Damit trug die Dividende der herausfordernden und unsicheren gesamtwirtschaftlichen Lage Rechnung. Bezogen auf den Jahresschlusskurs 2022 ergab sich eine Dividendenrendite von rund 0,8 %.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwägt der Vorstand der Allane SE, der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Juni 2024 vorzuschlagen, erneut eine Dividende in Höhe von 0,09 Euro je Aktie auszuschütten. Dieser Betrag würde die nach wie vor herausfordernde und weiterhin unsichere gesamtwirtschaftliche Lage berücksichtigen. Der übrige, nicht ausgeschüttete Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der genaue Gewinnverwendungs-vorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2024 veröffentlicht. Der Dividendenvorschlag des Vorstands würde zu einer Ausschüttungsquote von ca. 21 % des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2023 führen.

	2023	2022
Ergebnis je Aktie (in EUR) - unverwässert und verwässert	0,43	0,44
Dividende (in Euro)	0,09	0,09
Anzahl der Aktien (per 31.12.)	20.611.593	20.611.593
Dividendensumme (in Mio. Euro)	1,9	1,9
Ausschüttungsquote	21%	21%

¹ Vorschlag der Verwaltung

	2023	2022
Höchstkurs (in Euro) ²	13,00	16,24
Tiefstkurs (in Euro) ²	11,00	10,90
Schlusskurs (in Euro) ²	11,30	11,60
Dividendenrendite (in %) ³	1,14	0,78
Börsenkapitalisierung (in Mio. Euro) ³ per 31.12.	239,9	239,1

² Alle Kurse beziehen sich auf Kurse der Börse Frankfurt

³ Auf Basis Jahresschlusskurs der Börse Frankfurt

Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

Als börsennotiertes Unternehmen im Prime Standard der Deutschen Börse unterliegt die Allane SE umfangreichen Transparenz- und Publizitätsanforderungen. Durch einen kontinuierlichen Dialog mit dem Kapitalmarkt stellt Allane eine offene, zeitnahe und umfassende Finanzkommunikation sicher.

Die Gesellschaft vermittelte im Jahr 2023 Analysten, Investoren und Medien durch regelmäßige Veröffentlichungen einen Überblick über die Geschäftslage und -entwicklung des Konzerns. Im Mittelpunkt der Kommunikation standen die Erweiterungen des Produkt- und Serviceangebots sowie neue Partnerschaften im Rahmen der Umsetzung der Wachstumsstrategie *FAST LANE 27*. Die im Geschäftsjahr 2023 erreichten Fortschritte und Meilensteine hat das Unternehmen über verschiedene Kanäle transparent erläutert.

Auch weiterhin hat Allane sich zum Ziel gesetzt, die Wachstumsstrategie des Konzerns und die Fortschritte der Umsetzung regelmäßig zu kommunizieren. Dabei sollen wesentliche Unterscheidungsmerkmale und Stärken im Vergleich zu relevanten Wettbewerbern sowie besondere Chancen in den einzelnen Geschäftsbereichen herausgestellt werden.

A.4 – Nachhaltigkeit

1. Nachhaltigkeit bei Allane

Nachhaltiges Denken und Handeln auf Basis klar definierter und im Unternehmen verankerter Werte und Prinzipien sind wesentliche Grundlagen des Erfolgs von Allane. Das Unternehmen übernimmt Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitern, der Umwelt und der Gesellschaft und folgt dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Damit trägt Allane dazu bei, stabile ökonomische, soziale und ökologische Rahmenbedingungen für kommende Generationen zu schaffen. Bei der Verfolgung ökonomischer Interessen im Geschäftsalltag achtet der international agierende Leasinganbieter und Fuhrparkmanager auch auf ökologische, gesellschaftliche und ethische Aspekte.

Das Management von Allane ist auf eine verantwortungsvolle und langfristige Wertschaffung ausgerichtet. Entlang der konzernweiten Wertschöpfungsprozesse – vom Einkauf der Fahrzeuge über das Leasing bis hin zur Vermarktung der Fahrzeuge – werden neben ökonomischen Faktoren auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt.

1.1 Wesentlichkeit

Als Grundlage der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Allane SE wurde 2017 eine erste Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel war es, die relevanten Handlungsfelder im Bereich Nachhaltigkeit für die Allane SE zu identifizieren. Diese sind für die Geschäftsentwicklung von besonderer Bedeutung und zeigen auf, in welchen Bereichen Allane entsprechende Schwerpunkte sieht. Verantwortlich für die Analyse war ein fachübergreifendes Team, das den gesamten Prozess begleitet und die Ergebnisse zusammengefasst hat.

Grundlage für die erste Wesentlichkeitsanalyse bildeten die bereits etablierten Managementsysteme für Qualität und Umwelt mit ihren entsprechenden Aufgabengebieten. Im weiteren Prozess wurden branchenrelevante Aspekte und Erkenntnisse aus der Analyse von Vergleichsunternehmen einbezogen. Im Rahmen von Workshops und gezielten Abfragen bei den Fachabteilungen wurden anschließend die für die Allane Mobility Group relevanten Themen identifiziert und diskutiert. Die dabei gewonnenen Ergebnisse konnten in Zusammenarbeit mit einem externen Partner weiter ausgearbeitet und in wesentliche Handlungsfelder überführt werden. Abschließend wurden die aktuell konzernweit gültigen Themen nochmals validiert und vom Vorstand verabschiedet.

Um zukünftigen regulatorischen Anforderungen zu entsprechen, leitete Allane im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2023 eine neue Wesentlichkeitsanalyse in Übereinstimmung mit den im Juli 2023 von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) veröffentlichten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) ein. In diesem standardisierten Prozess sollen die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und eine fundierte Grundlage für die künftige ESG-Strategie und -Berichterstattung für die Bereiche Umwelt, Soziales und Unternehmensführung geschaffen werden.

Die gezielte Anpassung bzw. Ergänzung bestehender Handlungsfelder durch die Wesentlichkeitsanalyse unterstreicht die kontinuierliche Bemühung von Allane, sein Nachhaltigkeitsmanagement an den aktuellen Herausforderungen und Stakeholder-Erwartungen auszurichten. Dieser strategische Ansatz ermöglicht es, die Wirksamkeit der ESG-Strategie zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die entsprechenden Maßnahmen die wesentlichen ökologischen, sozialen und Governance-bezogenen Aspekte berücksichtigen.

Der begonnene Prozess der Erstellung einer Wesentlichkeitsanalyse gemäß ESRS wird im laufenden Geschäftsjahr 2024 abgeschlossen; die Ergebnisse werden im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2024 detailliert dargestellt.

1.2 Management

Allane hat es sich zum Ziel gesetzt, das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung dauerhaft in die unternehmerischen Entscheidungsprozesse zu integrieren. Das Unternehmen nutzt seine Organisationsstrukturen und Governance-Prozesse, um verantwortliches unternehmerisches Handeln zu fördern und zu steuern – von der Strategieentwicklung bis zur -umsetzung. Auf diese Weise beachtet Allane Nachhaltigkeitsthemen bei allen Geschäftstätigkeiten und über alle Hierarchiestufen hinweg systematisch und konsequent.

Die Gesamtverantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstand, der die Geschäftspolitik auf die Anforderungen eines gesellschaftlich verantwortlichen Wirtschaftens ausrichtet und entsprechende Strategien sowie Programme verabschiedet. Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen und die Erhebung von Nachhaltigkeitsdaten erfolgt in den verschiedenen Geschäfts- und Fachbereichen in Abhängigkeit des jeweiligen Kerngeschäfts bzw. Aufgabenfeldes.

In den zwei Geschäftsbereichen (Segmenten) der Allane Mobility Group ist ein dezidierter Prozess zur Erhebung, Analyse und Implementierung von Verbesserungsmaßnahmen basierend auf dem Feedback der Kunden etabliert. Für das Firmenkundengeschäft erhebt Allane in Form einer standardisierten Umfrage regelmäßig Kundenfeedback. Das Unternehmen nutzt dazu spezielle CSI-Tools (Customer Satisfaction Index). Dabei können Fuhrparkmanager und Fahrer eine detaillierte Rückmeldung zur Servicequalität geben. Allane nutzt diese Daten, um den Kundenservice sowie das Leistungsportfolio fortwährend zu optimieren.

Das Nachhaltigkeitsmanagement von Allane wird durch unternehmenseigene Richtlinien unterstützt. Von übergeordneter Bedeutung ist der konzernweit gültige Verhaltenskodex („Code of Conduct“), der den ethischen Rahmen für das tägliche unternehmerische Handeln vorgibt.

2. Wesentliche Handlungsfelder

Das Nachhaltigkeitsmanagement von Allane zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens mit ökologischen, gesellschaftlichen und ethischen Aspekten in Einklang zu bringen. Es wird durch Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen operationalisiert und in die Unternehmensprozesse integriert. Zudem baut das Nachhaltigkeitsmanagement auf den Anforderungen und Interessen der verschiedenen Stakeholder auf. Von besonderer Bedeutung sind dabei Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Investoren.

Das Nachhaltigkeitsmanagement bei Allane gliedert sich derzeit in sechs wesentliche Handlungsfelder, die infolge der neuen Wesentlichkeitsanalyse künftig angepasst bzw. ergänzt werden.

Die aktuellen Handlungsfelder werden im Folgenden näher beschrieben.

2.1 Corporate Governance

Der Erfolg von Allane beruht nicht nur auf der Geschäftspolitik, sondern auch auf der Einhaltung moralischer und ethischer Standards, auf Integrität und auf dem Vertrauen, das Kunden, Lieferanten, Aktionäre, Mitarbeiter und Geschäftspartner dem Unternehmen entgegenbringen. Dieses Vertrauen kann nur gewonnen und bewahrt werden, wenn alle Mitarbeiter geltendem Recht und Gesetz und den hohen Verhaltensstandards von Allane entsprechen. Auch Kooperationspartner stehen in einer vergleichbaren Pflicht, da sie für

Außenstehende als Repräsentanten der Allane Mobility Group wahrgenommen werden. Allane hat es sich zum Ziel gesetzt, alle Mitarbeiter und Kooperationspartner für das Thema Compliance zu sensibilisieren. Hierbei spielt der konzernweit gültige und regelmäßig aktualisierte Code of Conduct eine zentrale Rolle, zu dessen Einhaltung sich alle Mitarbeiter sowie Kooperationspartner verpflichtet haben. Der Kodex regelt u. a. das Verhalten gegenüber Geschäftspartnern und Dritten, die Grundsätze zum Arbeitsumfeld sowie den Umgang mit Interessenkonflikten, Vermögenswerten und Einrichtungen von Allane, mit geistigem Eigentum von Dritten sowie mit Informationen.

Im Code of Conduct wird u. a. die Institution eines externen Ombudsmanns kodifiziert. Falls Mitarbeiter Compliance-Verstöße melden möchten, stellt der Ombudsmann neben dem jeweiligen Vorgesetzten und dem Compliance Officer eine zusätzliche Kontaktperson dar. Der Compliance Officer steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und unterstützt diesen hinsichtlich des Erlasses präventiver Maßnahmen. Die Einhaltung aller Gesetze und die Beachtung des Code of Conduct werden in allen Konzerngesellschaften der Allane Mobility Group regelmäßig kontrolliert.

Konzepttabelle Corporate Governance und Compliance

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Sensibilisierung der Mitarbeiter, Franchise- und Kooperationspartner zu Compliance	Integration weiterer Compliance-Anforderungen in den Code of Conduct Verpflichtung zur Einhaltung des Code of Conduct	./.

Allane formuliert darüber hinaus klare Erwartungen an das korrekte Verhalten seiner Mitarbeiter und stellt sicher, dass Geschäftsbeziehungen nur mit jenen Kunden, Beratern und Geschäftspartnern zu unterhalten sind, deren Geschäftstätigkeiten im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften stehen und deren Finanzmittel legalen Ursprungs sind. Im Rahmen der rechtlichen und regulatorischen Verpflichtungen wurde die Funktion eines Geldwäschebeauftragten mit klar definiertem Handlungsauftrag eingerichtet. Zugleich hat Allane Organisationsrichtlinien verfasst, um Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung und sonstige strafbare Handlungen zu verhindern. Jeder Mitarbeiter muss die entsprechenden Richtlinien per Unterschrift akzeptieren und darüber hinaus an regelmäßigen Schulungen zu diesem Themenkomplex teilnehmen. Die erfolgreiche Teilnahme wird protokolliert und nachgehalten. Allane hat gemäß § 9 Abs. 1, 2 Nr. 1 bis 4

Geldwäschegesetz laufende risikoorientierte Maßnahmen zur Beurteilung der Zuverlässigkeit initiiert. Beispielsweise finden entsprechende Beurteilungen bei Begründung eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses sowie risikoorientiert während des Bestehens eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses durch den Vorgesetzten statt.

Als international tätiges Unternehmen bekennt sich die Allane Mobility Group uneingeschränkt zur Wahrung der Menschenrechte und Einhaltung entsprechender gesetzlicher Regularien im In- und Ausland. Der Konzern verpflichtet sich dazu, die Menschenrechte zu achten, zu fördern und transparent zu den Ergebnissen seines Handelns zu berichten. Zusätzlich orientiert sich Allane an den IAO-Kernarbeitsnormen (Internationale Arbeitsorganisation) und bekennt sich zu den darin enthaltenen fünf Grundprinzipien. Diese stützen sich auf das Recht zur Vereinigungsfreiheit und zu Kollektivverhandlungen, die Beseitigung der Zwangsarbeit, die Abschaffung der Kinderarbeit, das Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf sowie Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit. Allane erwartet auch, dass Lieferanten, mit denen das Unternehmen geschäftliche Beziehungen unterhält, die im Code of Conduct für Lieferanten niedergelegten Grundsätze einhalten. Der Kodex enthält die wesentlichen Anforderungen an Lieferanten hinsichtlich der Einhaltung von Gesetzen, des Erlasses von Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung, fairer Geschäftspraktiken, der Anforderungen an Sozial- und Arbeitsbedingungen sowie Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Darüber hinaus verpflichtet Allane auch seine Kooperationspartner zur Achtung der Menschenrechte und zur Einhaltung hoher Sozialstandards. Um dies zu gewährleisten, werden die entsprechenden Erwartungen vertraglich fixiert und die Partner dazu angehalten, ihr Unternehmen im Einklang mit ethischen Grundsätzen zu führen und integer zu handeln.

Quellen
IAO, Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen, Juni 1998.

2.2 Klimaschutz

Als Anbieter von Mobilitätslösungen ist sich Allane seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und hat es sich zum Ziel gesetzt, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß seiner Kundenflotte kontinuierlich zu senken. Dies wird durch eine Reihe von Maßnahmen erreicht, beispielsweise durch die stetige Aufnahme von Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien in den Fuhrpark sowie durch eine steigende Anzahl von Leasingangeboten für Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Konzepttabelle Klimaschutz

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Reduktion des durchschnittlichen CO ₂ -Ausstoßes der Flotte	Fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotte mit moderneren Fahrzeugen	Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Flotte

Allane begleitet die Entwicklung in der Elektromobilität und von alternativen Fahrzeugantrieben seit Jahren und fördert sie durch Veranstaltungen für Mitarbeiter, Fuhrparkmanager und Medienvertreter, Kooperationen mit Herstellern, Händlern und Versorgern sowie Aktionsangebote für Privatkunden. Zudem verfügt das Unternehmen über Expertise bei der Auswahl und beim Einsatz von Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Somit ist Allane in der Lage, interessierte Kunden kompetent zu beraten und Unternehmensfuhrparks in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte zu optimieren – z. B. im Hinblick auf die Nutzung von E-Fahrzeug-Pools, die Verbesserung der Schadstoffbilanz und die Einführung von CO₂-Bonus-Malus-Systemen.

Im Geschäftsjahr 2023 hat Allane seinen Privat-, Gewerbe- und Firmenkunden Leasingverträge für Neuwagen mit einer Laufzeit von zwölf bis 72 Monaten angeboten. Zum 31. Dezember 2023 hatten die aktiven Leasingverträge im Bestand eine durchschnittliche Laufzeit von rund 41 Monaten. Durch die regelmäßige Erneuerung der Leasingflotte mit moderneren Fahrzeugen kann der durchschnittliche CO₂-Ausstoß je Fahrzeug über die Zeit hinweg kontinuierlich gesenkt werden.

Ein weiteres Beispiel für das ökologische Engagement von Allane ist die Aktion „Du Auto – wir Baum“, in deren Rahmen autohaus24 für jeden verkauften Gebrauchtwagen einen Baum pflanzt. Im Jahr 2023 wurden so über 6.000 Bäume gepflanzt.

Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Leasingflotte in g/km	2023	2022
	119	120

2.3 Ressourcennutzung

Für die Allane Mobility Group sind der Schutz der Umwelt und der verantwortungsvolle Umgang mit deren Ressourcen selbstverständlich. Das Unternehmen hält den Energie- und Wasserverbrauch in seinem Einflussbereich so gering wie möglich. Durch Energie-Audits überwacht Allane regelmäßig seine Ressourcenverbräuche und strebt kontinuierliche Effizienzverbesserungen an.

Konzepttabelle Ressourcennutzung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Stetige Verbesserung der Energieeffizienz	Umsetzung und Monitoring von Energieeffizienzmaßnahmen Durchführung von Energieaudits Sensibilisierung der Mitarbeiter zu Energiesparmaßnahmen	./.

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel, ihre Energieeffizienz stetig zu verbessern und ihren Energieverbrauch zu reduzieren, insbesondere durch die Umsetzung und das Monitoring konkreter Energieeffizienzmaßnahmen sowie Energieaudits und die Sensibilisierung der Mitarbeiter für den ressourcenschonenden Umgang mit Energieressourcen. Laut dem letztmalig im Geschäftsjahr 2021 für das Kalenderjahr 2020 durchgeführten Energieaudit liegen die Verbrauchswerte für die Unternehmenszentrale innerhalb der branchenüblichen Parameter, der Wärmebedarf ist unterdurchschnittlich.

2.4 Arbeitgeberattraktivität

Allane misst der Kundenorientierung und der Dienstleistungsmentalität seiner Mitarbeiter höchste Bedeutung für den Geschäftserfolg bei. Das Unternehmen betrachtet es daher als seine Verantwortung, seine Mitarbeiter weiterzuentwickeln, ihre Gesundheit und ihr Engagement zu fördern, sie in Entscheidungen einzubinden und Chancengleichheit zu ermöglichen. Das konzernweite Arbeitsklima und der Umgang aller Mitarbeiter sind von gegenseitigem Respekt, Fairness und dem Verbot jedweder Diskriminierung geprägt.

Allane ist ein bekannter Arbeitgeber mit einem guten Image. Um weiterhin als Arbeitgeber weiterhin attraktiv zu bleiben, hat sich das Unternehmen unter anderem das Ziel gesetzt, die Work-Life-Balance seiner Mitarbeiter stetig zu verbessern und deren Gesundheit zu fördern. Mitarbeiter in den Zentral- und Verwaltungsfunktionen sowie Führungskräfte arbeiten auf Basis von Vertrauensarbeitszeit – das betraf im Dezember 2023 rund 50% aller Angestellten der Allane Mobility Group in Deutschland. Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen seinen Mitarbeitern durch flexible Arbeitsmodelle, ihrer Arbeit in bis zu 50 % der Arbeitszeit unabhängig vom Arbeitsort nachzugehen („Mobile Work“). Durch die Einführung eines Fahrrad-Leasing-Angebots fördert Allane zudem aktiv die Gesundheit der Mitarbeiter.

Allane verfolgt das Ziel, die Mitarbeiterzufriedenheit auf hohem Niveau zu halten. Hierfür werden regelmäßig

Mitarbeiterumfragen durchgeführt, aus denen entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden. Zudem pflegt das Unternehmen eine aktive Feedback-Kultur und setzt 360-Grad-Feedbacks sowie individuell zugeschnittene Entwicklungs- und Förderungsprogramme um.

Konzepttabelle Arbeitgeberattraktivität

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Steigerung der Work-Life-Balance der Mitarbeiter	Ausbau der Programme zur Stärkung der Work-Life-Balance	Anzahl Mitarbeiter auf Vertrauensarbeitszeitbasis
Beibehaltung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit	Regelmäßige Durchführung und Evaluation von Umfragen zur Mitarbeiterzufriedenheit	„Culture Index“

Weiterführende Informationen über die strategische Personalarbeit werden im Kapitel „Personalbericht“ des vorliegenden Geschäftsberichts erläutert.

2.5 Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Der Unternehmenserfolg der Allane Mobility Group hängt in entscheidendem Maße vom Wissen, Können und Engagement seiner Mitarbeiter ab. Qualifizierte Arbeitskräfte sind für den Konzern der wichtigste Baustein, um als Premiumanbieter am Markt auftreten zu können und „Customer Excitement“ zu generieren. Daher bekennt sich das Unternehmen zu einer Kultur, in deren Mittelpunkt die Menschen stehen, die bei der Allane Mobility Group arbeiten. Allane hat den Anspruch, die Talente seiner Mitarbeiter zu erkennen und konsequent zu fördern, den Einsatz der Mitarbeiter adäquat zu honorieren und bei der Vergütung nach einheitlichen Grundsätzen vorzugehen, die jeder Form der Diskriminierung entbehren.

Konzepttabelle Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Weiterentwicklung der fachlichen Kompetenz der Mitarbeiter	Bedarfsorientierte Intensivierung der Trainings und E-Learnings	./.
Weiterentwicklung von leistungsabhängigen Vergütungsmodellen	Regelmäßige Evaluation der variablen Vergütungssysteme und ihrer relevanten Leistungsindikatoren	Anteil der Mitarbeiter mit leistungsorientiertem Vergütungsanteil

Talentförderung ist mit der Weiterentwicklung von fachlicher Kompetenz verbunden. Daher intensiviert Allane die Anzahl von Präsenzs Schulungen und E-Learnings in

Schulungszentren sowie die Verzahnung dieser beiden Unterrichtsformen bedarfsgerecht. Das Schulungsangebot richtet sich an Mitarbeiter aller Hierarchiestufen und deckt einen breiten Themenkatalog ab.

Um das individuelle Engagement seiner Mitarbeiter für den Unternehmenserfolg zu fördern und entsprechend zu honorieren, hat Allane für bestimmte Mitarbeitergruppen ein leistungsorientiertes Vergütungssystem eingeführt. So bezogen zum Ende des Berichtszeitraums 16,5 % Prozent aller Mitarbeiter der Allane Mobility Group in Deutschland neben ihrem Fixgehalt eine variable Vergütung. Um die individuelle Leistung jedes Mitarbeiters noch stärker als bislang zu würdigen, hat es sich Allane zum Ziel gesetzt, die bestehenden leistungsabhängigen Vergütungsmodelle weiterzuentwickeln. Hierfür werden die bestehenden variablen Vergütungsmodelle regelmäßig evaluiert, wobei die Quote der Mitarbeiter mit leistungsorientierten Vergütungsanteilen ermittelt wird.

Weiterführende Informationen über die Förderungsprogramme für Mitarbeiter sowie die Grundzüge des Vergütungssystems werden im Kapitel „Personalbericht“ des vorliegenden Geschäftsberichts näher beschrieben.

2.6 Gesellschaftliches Engagement

Allane sieht sich in der Pflicht, zum Wohl der Gesellschaft beizutragen. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung ist ein fester Bestandteil der Unternehmenspolitik und entspricht dem Selbstverständnis, Leitbild und Wertesystem von Allane. Das Unternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, sein gesellschaftliches Engagement weiter auszubauen, insbesondere in den Bereichen Energie und Umwelt, bei ehrenamtlicher Mitarbeit und beim Engagement im gemeinnützigen Bereich. Im Geschäftsjahr 2023 hat sich die Allane Mobility Group an mehreren Spendenaktionen beteiligt, um soziale Projekte und Organisationen zu fördern und damit einen gesellschaftlichen Beitrag zu leisten.

Konzepttabelle Gesellschaftliches Engagement

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Ausbau des gesellschaftlichen Engagements	Förderungen sozialer Projekte und Organisationen	./.



Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

B.1	Grundlagen des Konzerns	22
B.2	Wirtschaftsbericht	26
B.3	Personalbericht	36
B.4	Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	40
B.5	Prognosebericht	42
B.6	Risiko- und Chancenbericht	47
B.7	Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	62
B.8	Abhängigkeitsbericht	62
B.9	Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	63
B.10	Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HG	65

B.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 „An-

gaben 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 Retail 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 Fuhrparkankauf 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 und 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 *FAST LANE 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“ interner 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.

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.

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

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 Servicekomponente "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.

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.

B.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 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 Leasingraterlöse 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 Gesamtkтива 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 selbst-erstellten 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 (E-BITDA) 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 Rückgaberversicherung 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 (E-BITDA) 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 %
Flottenmanagementerlöse	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.

B.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
Mehrjährige 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.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiegattungen

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.

B.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 Inflationschocks 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 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 Produktionsmengen 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 Großkunden-segment 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 Restwertrisiken, 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.

B.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 Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (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-Lizenzerteilung 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](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.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 vorzuzorgen, 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 Risikoappetitmetriken. 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 Wertberichtigungsätzen.

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.

Abhängigkeitsbericht und erörtert diese mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer.

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

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 Vertragsabschluss 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 Restwertrisiko-Management 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 Gebrauchtwagenstandorte 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 Flottenmanagementgeschäfts 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 Beteiligungsriskos 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. Bestellsbuch)). 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 Risiko-managementorganisation 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 Konjunktorentwicklung 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](https://www.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](https://www.bdl-leasingverband.de), Stand: 19. Januar 2024.
BDL, Leasing ermöglicht die Transformation der deutschen Wirtschaft, [jahresbericht.leasingverband.de](https://www.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 belasten. 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 konzerneigene 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 Mobilitätsenerlebnis. 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.

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

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

B.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.“

B.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 Kapitalmarkt-kommunikation der Allane SE. Die nachfolgenden Erläuterungen entsprechen den Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuchs für den Lagebericht der Allane SE. Sie haben keine direkte Relevanz für die Kapitalmarkt-kommunikation, die sich auf den Konzernabschluss nach IFRS bezieht.

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

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.

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.

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

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarkts in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der 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 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 Revisionsystem 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 Revisionsystems und des Compliance-Systems. Hierzu gehört auch die Befassung mit kapitalmarktrechtlichen Compliance-Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Sitzungen des Prüfungsausschusses und die Tätigkeiten des Prüfungsausschusses.

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

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2023 gehörten ihm Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong an, wobei Norbert van den Eijnden das Amt des Vorsitzenden 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 Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Der Sachverstand bezieht sich dabei jeweils auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Jochen Klöpfer verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorstand, Chief Risk Officer und Chief Credit Officer in international tätigen Unternehmen sowie aufgrund der von ihm ausgeübten Aufsichtsrats- und Beiratsfunktionen über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Insbesondere ist Jochen Klöpfer 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 Klöpfer, 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 zusammenzusetzen, 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 Kapitalmarktes;
- 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.

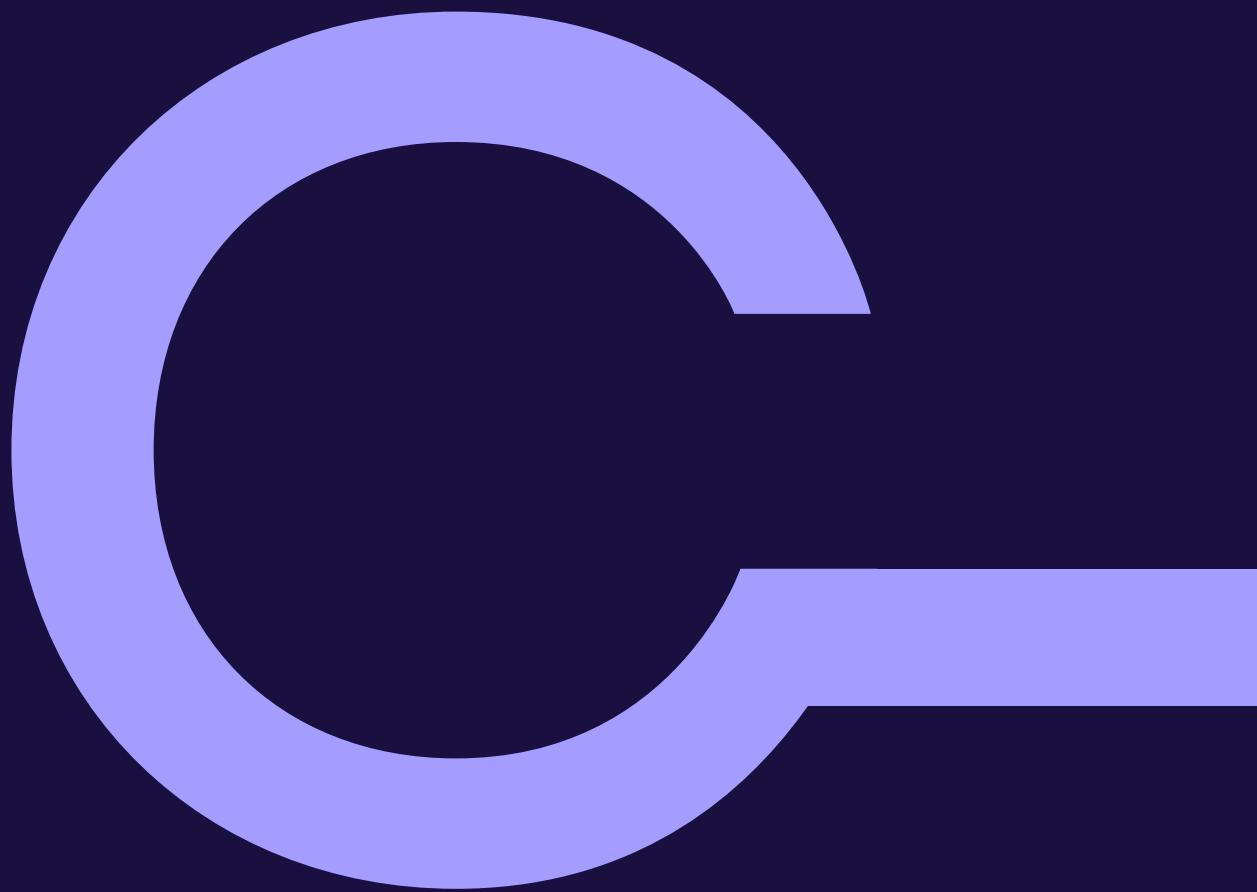
Pullach, 25. April 2024

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández



Konzernabschluss

C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	77
C.2 Konzern-Bilanz	78
C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	79
C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	80
C.5 Konzernanhang	81

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

der Allane Mobility Group für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2023	2022
Umsatzerlöse	/4.1/	619.243	571.122*
Sonstige betriebliche Erträge	/4.2/	10.823	7.116
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	/4.3/	321.005	303.157*
Personalaufwand	/4.4/	52.897	52.834
a) Löhne und Gehälter		44.829	45.068
b) Soziale Abgaben		8.068	7.766
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	/4.5/	1.509	2.680
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	/4.6/	-2.074	494
Sonstige betriebliche Aufwendungen	/4.7/	31.577	34.963
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		221.005	185.098
Abschreibungen	/4.8/	192.388	168.065
a) Abschreibungen auf Leasingvermögen		178.546	154.231
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		6.159	4.051
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		7.683	9.784
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		28.617	17.033
Finanzergebnis	/4.9/	-15.983	-4.214
a) Zinserträge		338	370
b) Zinsaufwendungen		-16.354	-4.716
c) Sonstiges Finanzergebnis		32	132
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		12.634	12.819
Ertragsteuern	/4.10/	3.780	3.797
Konzernüberschuss	/4.11/	8.853	9.022
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		8.853	9.022
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert (in EUR)	/4.12/	0,43	0,44

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

Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2023	2022
Konzernüberschuss	/4.11/	8.853	9.022
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		-4.078	7.291
Davon Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen	/4.23/	841	667
Veränderung der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung		-6.351	8.335
Darauf entfallende latente Steuern		1.397	-1.834
Davon Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	/4.25/	-10	153
Darauf entfallende latente Steuern		45	-30
Gesamtergebnis		4.776	16.313
Davon Anteile anderer Gesellschafter		-4.954	6.501
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		9.730	9.813

C.2 – Konzern-Bilanz

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2023

Aktiva in TEUR	Konzernanhang	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	/4,13/	4.134	4.308
Immaterielle Vermögenswerte	/4,14/	20.595	19.478
Sachanlagevermögen	/4,15/	37.204	29.045
Leasingvermögen	/4,16/	1.406.444	993.192
Finanzanlagen		28	27
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	3.959	10.446
Latente Ertragsteueransprüche	/4,10/	730	783
Summe langfristige Vermögenswerte		1.473.094	1.057.279
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	/4,17/	44.451	39.946
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4,18/	98.396	82.697
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	/4,19/	4.204	647
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	47.774	31.806
Ertragsteuerforderungen		204	809
Bankguthaben	/4,21/	5.187	5.168
Summe kurzfristige Vermögenswerte		200.215	161.074
Bilanzsumme		1.673.309	1.218.353
Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	/4,22/	20.612	20.612
Kapitalrücklage		135.045	135.045
Übriges Eigenkapital	/4,23/	80.245	72.370
Anteile anderer Gesellschafter	/4,24/	2.287	7.241
Summe Eigenkapital		238.189	235.268
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	/4,25/	142	108
Sonstige Rückstellungen	/4,26/	226	226
Finanzverbindlichkeiten	/4,27/	920.709	529.710
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	40.063	15.064
Latente Ertragsteuerpflichtungen	/4,10/	32.397	35.573
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		993.536	580.681
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	/4,24/	3.812	6.900
Ertragsteuerschulden		4.055	2.502
Finanzverbindlichkeiten	/4,25/	256.219	278.128
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4,29/	116.301	69.431
Vertragsverbindlichkeiten	/4,31/	20.784	15.234
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	/4,28/	56	89
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	40.356	30.119
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		441.584	402.402
Bilanzsumme		1.673.309	1.218.353

C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung

der Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2023

Konzern-Kapitalflussrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2023	2022
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernüberschuss	/4.11/	8.853	9.022
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	/4.10/	5.457	4.398
Erhaltene Ertragssteuern		1.694	0
Gezahlte Ertragssteuern		-4.993	-4.336
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	/4.9/	15.984	4.215
Erhaltene Zinsen		323	1.541
Gezahlte Zinsen		-11.292	-6.337
Abschreibungen	/4.8/	192.213	168.065
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		-39.898	-40.945
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		-698	78
Brutto-Cash Flow		167.643	135.701
Einnahmen aus Abgängen von Anlagevermögen		261.106	260.889
davon Leasingvermögen		259.931	259.444
davon Sachanlagevermögen		1.175	1.445
Ausgaben für Investitionen in Leasingvermögen		-811.960	-371.949
Veränderung der Vorräte	/4.17/	-4.505	-1.459
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	-15.699	-7.475
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.29/	46.870	3.756
Veränderung des übrigen Nettovermögens		18.485	-5.334
Mittelabfluss / -zufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		-338.060	14.128
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen		15	7
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	/4.14/ bis /4.15/	-13.773	-6.735
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-13.757	-6.728
Finanzierungstätigkeit			
Dividendenzahlung		-1.855	-1.237
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ²	/4.27/	578.200	470.000
Auszahlungen für Tilgungen von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ³	/4.27/	-343.017	-501.136
Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ^{4,5,6}	/4.27/	118.467	30.500
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		351.795	-1.873
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-22	5.528
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		41	57
Finanzmittelbestand am 1. Januar^{7,8}		5.168	-417
Finanzmittelbestand am 31. Dezember⁸	/4.21/	5.186	5.168

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² In den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 370.000 TEUR (2022: 470.000 TEUR) enthalten.

³ In den Auszahlungen für Tilgung von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Auszahlungen für Tilgung der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 220.000 TEUR (2022: 80.000 TEUR) enthalten.

⁴ Darin enthalten sind Einzahlungen aus der Aufnahme der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 180.000 TEUR (2022: 120.000 TEUR) sowie Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzierungen von verbundenen Unternehmen in Höhe von 140.000 TEUR (2022: 100.000 TEUR).

⁵ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlaghäufigkeit.

⁶ Der Finanzmittelbestand setzt sich zum 1. Januar 2022 aus den Bankguthaben (1.655 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-2.072 TEUR) zusammen.

⁷ Der Finanzmittelbestand besteht zum 1. Januar 2023 ausschließlich aus Bankguthaben (5.168 TEUR)

⁸ Der Finanzmittelbestand besteht zum 31. Dezember 2023 ausschließlich aus Bankguthaben (5.187 TEUR).

C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2023

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2023	20.612	135.045	12.488	3.347	56.535	228.028	7.241	235.268
Konzernüberschuss	-	-	-	-	8.853	8.853	-	8.853
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	841	35	876	-4.954	-4.078
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-1.855	-1.855	-	-1.855
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	491	-	-491	0	-	0
31.12.2023	20.612	135.045	12.979	4.189	63.077	235.902	2.287	238.189

	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2022	20.612	135.045	11.045	2.680	50.070	219.452	740	220.192
Konzernüberschuss	-	-	-	-	9.022	9.022	-	9.022
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	667	123	790	6.501	7.291
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-1.237	-1.237	-	-1.237
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	1.443	-	-1.443	-	-	-
31.12.2022	20.612	135.045	12.488	3.347	56.535	228.028	7.241	235.268

siehe auch Konzernanhang \4.22\ bis \4.24\

C.5 – Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben	82
1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	82
1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss	82
2. Konsolidierung	85
2.1 Konsolidierungskreis	85
2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises	85
2.3 Konsolidierungsgrundsätze	85
2.4 Fremdwährungsumrechnung	86
3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	87
3.1 Gewinn- und Verlustrechnung	87
3.2 Aktiva	89
3.3 Passiva	94
3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	94
4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses	95
4.1 Gewinn- und Verlustrechnung	95
4.2 Bilanz	102
4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten	111
5. Sonstige Angaben	120
5.1 Segmentinformationen	120
5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	121
5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	121
5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns	125
5.5 Nachtragsbericht	126
5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG	126
5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17	126

1. Allgemeine Angaben

1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

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. Von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 wurde die Umbenennung Gesellschaft in „Allane SE“ beschlossen. Die Eintragung der neuen Firma „Allane SE“ in das Handelsregister erfolgte am 5. August 2021. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

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

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

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

Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, ihre Tätigkeit ganz oder teilweise mittelbar durch Tochter- oder Beteiligungsunternehmen auszuüben. Die Gesellschaft ist insbesondere

berechtigt, ihren Betrieb ganz oder teilweise Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu überlassen sowie ganz oder teilweise auf Tochter- oder Beteiligungsunternehmen zu übertragen. Die Gesellschaft kann ihre Tätigkeit auf einen oder einzelne genannte Gegenstände beschränken, auch auf die Tätigkeit einer Holdinggesellschaft und/oder auf die Verwaltung sonstigen eigenen Vermögens.

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

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

1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss

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

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren im Format des „Two Statement Approach“ aufgestellt.

Die Konzernwährung der Allane SE ist Euro (EUR). Die Darstellung der Beträge im Konzernabschluss erfolgt, sofern nicht anders angegeben, in Tausend Euro (TEUR). Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Konzernabschluss nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen. Aus gleichem Grund kann es sein, dass dargestellte Prozent-Angaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

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

Die folgenden Neuerungen, Änderungen und Überarbeitungen der IFRS wurden, sofern anwendbar, von der Allane Mobility Group zum 1. Januar 2023 übernommen:

- Änderung an IAS 1 und IFRS-Leitliniendokument 2 – Darstellung des Abschlusses: Wesentliche Informationen in Bezug auf die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden;
- Änderungen an IAS 8 – Rechnungslegungsmethoden, Änderungen von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen und Fehler, Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen;
- Änderungen an IAS 12 – Ertragssteuern; Bilden von aktiven und passiven latenten Steuern zum Zeitpunkt des Zuzugs eines Vermögenswerts und Änderungen an IAS 12 – Pillar 2;
- Erstanwendung IFRS 17 – Versicherungsverträge

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

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

Standard/Interpretation	Erläuterung	Übernahme EU-Kommission	Anzuwenden ab
Änderungen an IAS 1	Bestimmung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	Ja	01.01.2024
Änderungen an IAS 1	Nennen von Nebenbindungen für kurz- oder langfristige Schulden	Ja	01.01.2024
Änderung an IFRS 16	Folgebewertung Leasing-Verbindlichkeiten für Verkäufer-Leasingnehmer im Rahmen eines Sale-and-Leaseback	Ja	01.01.2024
Änderung zu IAS 7 und IFRS 17 (Lieferantenfinanzierungsvereinbarung)	Angabeanforderungen qualitative und quantitative Informationen über Finanzierungsvereinbarungen mit Lieferanten	Nein	01.01.2024
Änderung an IAS 21	Einheitlicher Ansatz bei der Beurteilung ob eine Währung in eine andere Währung umtauschbar ist	Nein	01.01.2025
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint-Venture	Nein	unbestimmt verschoben

Aus der Anwendung der weiteren veröffentlichten neuen bzw. geänderten Standards und Interpretationen werden keine wesentlichen Auswirkungen erwartet.

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

Darüber hinaus veröffentlichte im Oktober 2021 die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (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 nahm die Europäische Kommission die Richtlinie 2022/2523 an, die einen effektiven Mindeststeuersatz für die globalen Aktivitäten großer multinationaler Konzerne gewährleistet. Die Richtlinie lehnt sich eng an den OECD-Rahmen zur Bekämpfung der Gewinnverkürzung und Gewinnverlagerung an. Die OECD hat auch Umsetzungsrichtlinien und einen Bericht über „safe harbours“ veröffentlicht, um die Umsetzung dieser Vorschriften zu vereinfachen.

In einigen Ländern, in denen die Allane Mobility Group tätig ist, sind die Rechtsvorschriften der „Pillar II“ bereits in Kraft getreten oder im Wesentlichen in Kraft gesetzt. Sobald die Gesetzgebung in Spanien in Kraft getreten ist, wird die Banco Santander S.A. zur Ultimate Parent Entity (UPE). Die Allane Mobility Group als Teil des Santander Konzerns fällt grundsätzlich in den Anwendungsbereich der verabschiedeten oder im Wesentlichen verabschiedeten Rechtsvorschriften.

Der Santander Konzern ist jedoch noch dabei, die potenzielle Belastung durch die Ertragssteuern der „Pillar II“ Säule zu bewerten. Auf der Grundlage der Einschätzung der Allane Mobility Group schätzen die Rechtsvertreter der Allane SE, dass der effektive Steuersatz für die „Pillar II“ in den meisten Märkten der Allane Mobility Group (operative Jurisdiktionen) wahrscheinlich über 15 % liegen wird. Daher wird keine signifikante Steuerbelastung durch die Einführung der „Pillar II“ erwartet.

Detaillierte quantitative Informationen, die Aufschluss darüber geben, ob und inwieweit die Unternehmen der Allane Mobility Group in bestimmten Ländern von den Ertragsteuern der „Pillar II“ betroffen sind, sind derzeit weder bekannt noch können sie vernünftig geschätzt werden. Daher setzt die Allane Mobility Group die Bewertung der „Pillar II“ gemeinsam mit dem Santander Konzern fort.

2. Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

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

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

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

Liste des Anteilsbesitz

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahresergebnis
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH	Vösendorf/Österreich	-897.285 EUR	100,0%	-157.912 EUR
Allane Mobility Consulting SARL	Rueil-Malmaison/Frankreich	-1.586.258 EUR	100,0%	-191.756 EUR
Allane Service Verwaltungs GmbH	Rostock/Deutschland	27.920 EUR	100,0%	858 EUR

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

2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Gegenüber dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 haben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis der Allane Mobility Group ergeben.

2.3 Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Einzelabschlüsse werden einheitlich nach den für den Allane Mobility

- One Mobility Management GmbH, Pullach/Deutschland

Die Gesellschaft Isar Valley S.A., Luxemburg, an welcher die Allane Mobility Group einen Kapitalanteil von 0% hält, wird gemäß IFRS 10 aufgrund der Beherrschung in den Konsolidierungskreis einbezogen. Eine Beherrschung besteht, da die Allane Mobility Group Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten der Isar Valley S.A. aufgrund der Ausgestaltung der Isar Valley S.A. hat und die geschäftlichen Tätigkeiten der Isar Valley, Luxemburg von der Allane Mobility Group abhängig sind. Weiterhin ist die Allane Mobility Group hieraus variablen Rückflüssen ausgesetzt, die sie beeinflussen kann.

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

Group geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 aufgestellt. Soweit erforderlich, werden die Jahresabschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen an die im Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen der Konzern über bestehende Rechte verfügt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu beeinflussen. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Profitabilität der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist daher gegeben, wenn der Konzern variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mithilfe seiner Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit

hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit dabei auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Allane SE. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn diese nicht mehr besteht.

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

Die im Rahmen des Unternehmenserwerbs mit ihrem beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerte und Schulden werden über die jeweilige Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Ist die Nutzungsdauer unbestimmt, wird ein eventueller Abwertungsbedarf analog zum Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt.

Bei einem Kauf wesentlicher Teile eines Unternehmens (Asset Deal), ohne dass es zu einem Anteilerwerb kommt, ist IFRS 3 wie oben beschrieben anzuwenden, wenn nicht lediglich ein Vermögenswert oder eine Gruppe von Vermögenswerten gekauft wird, sondern ein Geschäftsbetrieb (Business). Ein Geschäftsbetrieb besteht aus Ressourceneinsatz und darauf anzuwendenden Verfahren, die Leistungen erbringen können.

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

Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert. Maßgebliche Forderungen,

Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet.

2.4 Fremdwährungsumrechnung

Die Umrechnung der Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Tochterunternehmen erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Funktionale Währung der Tochtergesellschaften ist jeweils die Landeswährung, da die Tochtergesellschaften ihre Geschäfte in den jeweiligen Märkten selbstständig betreiben. Danach werden die Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital mit historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt mit den Jahresdurchschnittskursen. Der sich gegenüber dem Stichtagskurs ergebende Unterschiedsbetrag wird im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung angesammelt.

Ein aus dem Erwerb eines ausländischen Geschäftsbetriebs entstehender Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden werden als Vermögenswerte oder Schulden des ausländischen Geschäftsbetriebs behandelt und zum Stichtagskurs umgerechnet. Resultierende Umrechnungsdifferenzen werden in der Rücklage aus der Währungsumrechnung erfasst.

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

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
Schweizer Franken	0,9260	0,9847	0,9717	1,0017

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

3.1 Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz

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

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

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

auf Bruttobasis) oder als Agent (Allane wird beauftragt Leistungsverpflichtung einzugehen, Erlöserfassung auf Nettobasis) auftritt. Im Falle der Erfassung als Prinzipal erfolgt die Erlöserfassung mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums (Übertrag der Verfügungsmacht), wenn die Höhe der Erlöse sowie die noch anfallenden Kosten verlässlich bestimmt werden können und ein Nutzenzufluss vom Käufer wahrscheinlich ist. Im Falle der Erlöserfassung als Agent führt nur die hierfür im Austausch für die Beauftragung vereinbarte Gebühr oder Provision zur Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Unterscheidung zwischen der Erlöserfassung als Prinzipal oder Agent wird durch die Allane Mobility Group im Wesentlichen bei der Erfassung von Full-Servicedienstleistungen (Geschäftsbereich Leasing und Flottenmanagement) sowie bei der Erfassung von Verkaufserlösen von Kundenfahrzeugen (Geschäftsbereich Flottenmanagement) durchgeführt. Bei der Erfassung von Full-Servicedienstleistungen werden im Geschäftsbereich Leasing die Komponente „Treibstoffe“, „KFZ-Steuer und Rundfunkbeiträge“, „Ersatzfahrzeuge“, sowie im Geschäftsbereich Flottenmanagement die Komponenten „Treibstoffe“, „Schadenmanagement“, „Wartung und Verschleiß“, „Reifen“, „KFZ-Steuer und Rundfunkbeiträge“, „Ersatzfahrzeuge“, sowie „Logistik“ die zuvor als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wurden, ab dem Geschäftsjahr 2023 als Agent (Nettobasis) erfasst. Die Servicekomponenten, die im Rahmen eines Pauschalvertrags abgerechnet werden, werden aufgrund des Leistungsversprechens und der Preisfestsetzung durch die Allane Mobility Group weiterhin als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die im Geschäftsjahr 2023 vorgenommene Anpassung schlagen sich in dem operativen Konzernumsatz der Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement als auch in den Vermittlungserlöse / den Verkaufserlösen aus der Vermarktung von Kundenfahrzeugen im Geschäftsbereich Flottenmanagement nieder. Die Vorjahreswerte der operativen Umsatzerlöse, Verkaufserlöse und Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände wurden im Geschäftsbericht von der Erlöserfassung als Prinzipal (Bruttobasis) auf die Erlöserfassung als Agent (Nettobasis) angepasst. Aufgrund der Anpassungen veränderten sich die Vorjahreswerte des operativen Konzernumsatzes von 385,4 Mio. EUR um 84,4 Mio. EUR auf 301,0 Mio. EUR und der Vermittlungserlöse / Verkaufserlöse aus der Vermarktung von Kundenfahrzeugen von 331,6 Mio. EUR um 61,5 Mio. EUR auf 270,1 Mio. EUR. Im gleichen Verhältnis veränderten sich die Vorjahreswerte der Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände von 449,1

Mio. EUR um 138,2 Mio. EUR auf 310,8 Mio. EUR. Die Anpassung hat keine Auswirkung auf das Konzernergebnis.

Die angepassten Vorjahreswerte wurden im Geschäftsbericht gesondert gekennzeichnet (*).

Die Erlösrealisierung von Servicekomponenten im Rahmen eines Full-Service Vertrags mit Kunden, wie beispielsweise für Wartungs- und Reifenwechseldienstleistungen, wird durch die Allane Mobility Group zeitpunktbezogen vorgenommen. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen dann, wenn die konkrete Servicedienstleistung erbracht wird. Bis zum Zeitpunkt des Anfalls der Serviceleistung werden die Zahlungen des Kunden als Vertragsverbindlichkeit (erhaltene Anzahlung) ausgewiesen. Bei den Full-Service-Leistungen Wartung und verschleißbedingtem Reifenersatz erfolgt der Anfall der konkreten Leistung erfahrungsgemäß erst zu einem späteren Zeitpunkt während der Vertragslaufzeit, da die Allane Mobility Group hauptsächlich Neuwagenleasing betreibt. Je weiter sich der Zeitpunkt des Anfalls der Full-Service-Leistungen nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit.

Finanzergebnis

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

Derivate und Sicherungsbeziehungen

Der Konzern designiert einzelne Finanzinstrumente, darunter Derivate, im Rahmen der Absicherung von Zahlungsströmen (Cash Flow Hedges). Die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfolgt nach IFRS 9.

Zu Beginn des Hedge Accounting werden Zulässigkeit und Details der Sicherungsbeziehung zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie die entsprechenden Risikomanagementzielsetzungen und -strategien dokumentiert. Des Weiteren wird sowohl bei Eingehen der Sicherungsbeziehung als auch in deren Verlauf regelmäßig dokumentiert, ob das in der Sicherungsbeziehung designierte Sicherungsinstrument die Anforderungen an die Wirksamkeit der Absicherung erfüllt.

Der effektive Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die sich für Cash Flow Hedges eignen und als solche designiert worden sind, wird im sonstigen Ergebnis

unter dem Posten „Veränderungen der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehungen“ erfasst. Das auf den ineffektiven Teil entfallende Ergebnis wird sofort erfolgswirksam erfasst und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im sonstigen Ergebnis erfasste Beträge werden in der Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht, in der auch das Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Der Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt im selben Posten, in dem auch das Grundgeschäft ausgewiesen wird. Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der für Sicherungszwecke eingesetzten Derivate sind unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

Die bilanzielle Abbildung der Sicherungsbeziehung endet, wenn das Sicherungsinstrument ausläuft, verkauft oder beendet wird oder nicht länger die Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen erfüllt. Der vollständige zu diesem Zeitpunkt im sonstigen Ergebnis erfasste und im Eigenkapital angesammelte Gewinn oder Verlust verbleibt im Eigenkapital und wird erst dann erfolgswirksam vereinnahmt, wenn die erwartete Transaktion ebenfalls in der Gewinn- und Verlustrechnung abgebildet wird. Sofern mit dem Eintritt der erwarteten Transaktion nicht mehr gerechnet wird, wird das gesamte im Eigenkapital erfasste Ergebnis sofort in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Derivate werden grundsätzlich bei der erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert angesetzt und in der Folge am Ende jeder Berichtsperiode zu ihrem beizulegenden Zeitwert neu bewertet. Der beizulegende Zeitwert von Zinsderivaten ergibt sich durch Abzinsung der erwarteten künftigen Zahlungsströme über die Restlaufzeit des Vertrages unter Einsatz aktueller Zinsstrukturkurven. Die Bilanzierung nachfolgender Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt davon ab, ob das Derivat als Sicherungsinstrument designiert ist.

Der Konzern wendet für bestimmte Zinsderivate die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) an, die unter den langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen sind (2022: sonstigen Forderungen). Der Konzern verwendet diese Finanzinstrumente, um die Zahlungsströme aus variabel verzinslichen Verbindlichkeiten des Asset Backed Securities-Programms gegen Veränderungen des zugrundeliegenden Zinssatzes abzusichern.

Die Gesellschaft bestimmt die wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem

Sicherungsinstrument zum Zwecke der Beurteilung der Wirksamkeit der Absicherung auf Basis des Referenzzinssatzes, der Laufzeit, der variablen Zinsfixings, des Amortisationsprofils und der Fälligkeit sowie des Nominalbetrags.

Die Gesellschaft beurteilt die Effektivität der Kompensation der Änderungen der Zahlungsströme des Grundgeschäfts durch das Sicherungsinstrument mittels der Critical Terms Match Methode (prospektiv) und die Ermittlung der Ineffektivität mittels des Cumulative Dollar Offset Tests unter Verwendung der Hypothetical Derivative Methode (retrospektiv).

Eine Ineffektivität kann hauptsächlich durch einen Marktwert ungleich Null zum Designationszeitpunkt der Sicherungsbeziehung auftreten. Wenn sich in seltenen Fällen unerwartete Rückzahlungen im Asset Backed Securities-Programm ergeben, werden die Sicherungsinstrumente entsprechend redesigniert, um eine Übersicherung zu vermeiden.

Ertragsteuern

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

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

Latente Steuern sind die erwarteten Steuerbe- bzw. -entlastungen aus den Differenzen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden im Konzernabschluss und dem Wertansatz bei der Berechnung des zu versteuernden Einkommens.

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

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

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

Latente Steuern werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nur wenn sie ergebnisneutrale Sachverhalte betreffen, werden sie ergebnisneutral im sonstigen Ergebnis erfasst. Latente Steueransprüche und Steuerschulden werden nur gegeneinander aufgerechnet, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steueransprüche und Steuerschulden besteht, die sich auf Einkommensteuern beziehen, welche von derselben Steuerbehörde erhoben werden, und wenn der Konzern beabsichtigt, seine tatsächlichen Steueransprüche und Steuerschulden saldiert zu begleichen.

3.2 Aktiva

Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

Jegliche Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwertes wird direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ein für den Geschäfts- oder Firmenwert erfasster Wertminderungsaufwand darf in künftigen Perioden nicht aufgeholt werden.

Basis des jährlich vorgenommenen Werthaltigkeitstests ist die vom Management erstellte Planung der Zahlungsmittel generierenden Einheit. Die Planungsprämissen zur Ermittlung des Nutzungswerts werden dabei jährlich an die aktuellen Marktverhältnisse sowie an die Ertragslage der Gesellschaft angepasst. Das verwendete Modell für den Werthaltigkeitstest basiert auf dem Discounted Cash Flow-Verfahren unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung und einem Wachstumsfaktor von 1% bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (als gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten, WACCs, Angaben vor Steuern und Wachstumsabschlag) betragen zum Zeitpunkt der unterjährigen Bewertung zwischen 6,2 % und 6,6 % (Vorjahr: zwischen 4,7% und 5,3%). Im Geschäftsjahr 2023 hat die Allane Mobility Group den Wertminderungstest wie im Vorjahr zum 30. September durchgeführt. Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen. Die Allane Mobility Group ist der Ansicht, dass keine vernünftigerweise denkbare Veränderung der Grundannahmen, auf denen die Bestimmung des erzielbaren Betrags basiert, dazu führen würde, dass der kumulierte Buchwert der Zahlungsmittel generierenden Einheit deren kumulierten erzielbaren Betrag übersteigt.

Immaterielle Vermögenswerte

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

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen erfasst. Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden nur bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nach IAS 38 mit ihren Herstellungskosten aktiviert. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren. Immaterielle Vermögenswerte, deren Nutzungsdauer nicht bestimmt werden kann bzw. grundsätzlich nicht befristet ist, werden gemäß IAS 36 jährlich einem Impairment-Test unterzogen und gegebenenfalls auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert außerplanmäßig abgeschrieben.

Sachanlagevermögen

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

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

Nutzungsdauer

	Zeitraum
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 10 Jahre

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

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Abschlussstichtag überprüft der Konzern die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie des Leasingvermögens, um festzustellen, ob es Anhaltspunkte für eine eingetretene Wertminderung dieser

Vermögenswerte gibt. Sind solche Anhaltspunkte erkennbar, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt, um den Umfang eines eventuellen Wertminderungsaufwands festzustellen.

Leasingverhältnisse

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

Allane Mobility Group als Leasinggeber

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

Die Allane Mobility Group verleast Vermögenswerte als Operate Leases, die zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte bilanziert werden. Die Dauer der planmäßigen Abschreibung entspricht der Leasingvertragsdauer. Die Restwerte orientieren sich dabei an den mit den Lieferanten vertraglich vereinbarten Rückkaufwerten pro Fahrzeugtyp. Soweit keine Rückkaufwerte vereinbart sind, orientiert sich der Restwert am voraussichtlichen Marktwert. Die Schätzung der Restwerte erfordert Annahmen über das Alter und die Laufleistung des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Veräußerung sowie die erwarteten Bedingungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Das daraus folgende Marktpreisrisiko wird durch den Konzern regelmäßig durch die Schätzung der Restwerte und Anpassung der Abschreibungen berücksichtigt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden im Einzelfall vorgenommen, wenn der Buchwert, der auf dem ursprünglich kalkulierten Restwert basiert, höher ist als der Buchwert, der auf dem prospektiv bei Verwertung zu

erwartenden Restwert basiert. Gemäß IFRS 16 wird das Leasingvermögen unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

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

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

Sale-and-Leaseback

Die Allane Mobility Group bietet als Käufer/Leasinggeber auch Sale-and-Leaseback-Transaktionen an. Es werden ausschließlich Sale-and-Leaseback-Transaktionen im Rahmen eines Operate Leasingverhältnisses angeboten. Somit erfolgt der Erwerb und die anschließende Bilanzierung des Vermögenswerts durch die Allane Mobility Group als Leasinggeber. Die Vermögenswerte aus Operate Leasing Verträgen werden planmäßig linear unter Berücksichtigung der vertraglichen Restwerte über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen.

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

Allane Mobility Group als Leasingnehmer

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

Nutzungsrechte beinhalten zum Zeitpunkt der Erstbilanzierung gemäß IFRS 16 die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Nutzungsrechte werden linear über die Laufzeit des zugrundeliegenden Leasingvertrags beschrieben. Die aus den Mietverhältnissen resultierenden, aktivierten Nutzungsrechte haben eine Restnutzungsdauer von 10 bis 264 Monaten. Die Leasingverbindlichkeit wird bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet, und mit dem Leasingverhältnis zugrundeliegenden Zinssatz diskontiert. Wenn dieser Zinssatz nicht ohne weiteres bestimmt werden kann, verwendet die Allane Mobility Group ihren Grenzfremdkapitalzinssatz. Ausgenommen davon sind kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Bei diesen Leasingverhältnissen erfasst die Allane Mobility Group die Leasingzahlungen als Aufwand.

Die Allane Mobility Group hat sich dazu entschieden, für Leasingverträge, die vor dem Erstanwendungszeitpunkt abgeschlossen wurden, nicht neu zu überprüfen, ob ein Vertrag zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung ein Leasingverhältnis ist oder enthält, sondern die bisherigen unter IAS 17 und IFRIC 4 getroffenen Einschätzungen beibehalten.

Einige Mietverträge verfügen über variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind. Anpassungen des Indexes werden als Zugang bei den Leasingverbindlichkeiten in laufender Periode erfasst und eine Schätzung möglicher Indexanpassungen bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit wird nicht berücksichtigt. Bei den Verträgen mit Verlängerungsoptionen, bei denen die Ausübung als hinreichend sicher angesehen wird, beinhaltet die zu Grunde gelegte geschätzte Laufzeit des Leasingverhältnisses die Verlängerung. Für Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von zwölf Monaten oder weniger wurde das Wahlrecht in Anspruch genommen und deren Zahlungen werden linear als Aufwand im Gewinn oder Verlust erfasst. Mietverhältnisse, bei denen keine schriftliche Vereinbarung vorliegt und die von untergeordneter Bedeutung sind, wurden als kurzfristige Leasingverhältnisse qualifiziert. Sonderkündigungsrechte unsererseits wurden als nicht wahrscheinlich in der Ausübung eingeschätzt.

Vorräte

In der Position Vorräte sind zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge enthalten. Diese werden zu fortgeführten Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten aus dem Anlagevermögen umgliedert und nicht weiter planmäßig beschrieben. Regelmäßig erfolgt ein Vergleich

des Restbuchwertes mit dem geschätzten Nettoveräußerungspreis. Ist dieser niedriger, erfolgt eine Wertminderung.

Finanzanlagen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte setzen sich aus Forderungen einschließlich Forderungen aus Finanzierungsleasing, Eigenkapitalinstrumenten, Zahlungsmitteln bzw. Zahlungsmitteläquivalenten und Derivaten zusammen. Finanzielle Vermögenswerte werden angesetzt, wenn dem Konzern ein vertragliches Recht zusteht, Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte von einer anderen Partei zu erhalten. Die Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme. Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich zum Erfüllungstag bilanziert. Der erstmalige Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, gegebenenfalls zuzüglich der Transaktionskosten. Transaktionskosten, die beim Erwerb von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten anfallen, werden unmittelbar aufwandswirksam erfasst. Forderungen aus Lieferung und Leistung, die keine wesentliche Finanzierungskomponente beinhalten, werden zum Transaktionspreis angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt gemäß der Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den nach IFRS 9 ausgewiesenen Kategorien.

Der Konzern stuft seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: zum beizulegenden Zeitwert, wobei Änderungen entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst werden, sowie zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Finanzielle Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen gehalten werden und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen, werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dieser Bewertungskategorie werden die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in den sonstigen Vermögenswerten enthaltenen finanziellen Forderungen

und Ausleihungen sowie die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zugeordnet.

Der Zinsertrag aus Positionen dieser Kategorie wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen und zur Veräußerung gehalten werden (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“), und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“), werden erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dies sind insbesondere nicht bis zur Endfälligkeit zu haltende Schuldtitel. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral im Eigenkapital abgegrenzt. Eine erfolgswirksame Erfassung einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt erst bei Veräußerung. Zinserträge aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode im Finanzergebnis ausgewiesen. Aktuell weist der Konzern keine Schuldtitel aus, die nicht bis zur Endfälligkeit gehalten werden.

Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“) oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet sind (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“), werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Diese Kategorie umfasst Eigenkapitalinstrumente und Forderungen aus Derivaten, die den sonstigen finanziellen Vermögenswerten zugeordnet sind. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sind erfolgswirksam zu erfassen. Der aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten resultierende Gewinn oder Verlust wird sofort erfolgswirksam im Zinsergebnis erfasst, es sei denn, das Derivat ist effektiv als Sicherungsinstrument im Rahmen einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) designiert. In diesem Falle findet die erfolgsneutrale Erfassung im sonstigen Ergebnis statt. Hier hängt der Zeitpunkt der erfolgswirksamen Erfassung der Bewertungsergebnisse von der Art der Sicherungsbeziehung ab.

Für Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte, wird zu jedem Abschlussstichtag des erwarteten Kreditverluste ermittelt und in der Bewertung berücksichtigt. Die Wertminderungsmethode ist abhängig davon, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos seit Kreditvergabe vorliegt. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen aus Finanzierungsleasing

wendet der Konzern die vereinfachte Vorgehensweise an, wonach für alle Instrumente eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird.

Bei einigen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten, zum Beispiel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erfolgt eine Prüfung der Wertminderung auf Portfoliobasis. Für die Beurteilung auf Portfoliobasis werden Vermögenswerte mit ähnlichen Risikomeerkmalen 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 der Konzern 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.

Bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten entspricht der Wertminderungsaufwand der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts ermittelten Barwert der erwarteten künftigen Zahlungsströme.

Eine Wertminderung der jeweils betroffenen finanziellen Vermögenswerte wird über ein Wertminderungskonto abgebildet. Änderungen des Buchwerts des Wertminderungskontos werden erfolgswirksam über die Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Wenn der Konzern keine realistischen Chancen für die Realisierung des Vermögenswertes erkennt, wird der entsprechende Betrag endgültig ausgebucht.

Der Konzern bucht einen finanziellen Vermögenswert aus, wenn die vertraglichen Rechte auf die Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder der finanzielle Vermögenswert sowie im Wesentlichen alle mit dem Eigentum des Vermögenswerts verbundenen Chancen und Risiken auf einen Dritten übertragen werden.

3.3 Passiva

Eigenkapital

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

Pensionsrückstellungen

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

Der in der Konzernbilanz als Pensionsrückstellungen erfasste Betrag stellt die Unterdeckung der leistungsorientierten Versorgungspläne des Konzerns zum Bilanzstichtag dar. Der Dienstzeitaufwand wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Personalaufwendungen erfasst, der Nettozinsaufwand als Bestandteil des Finanzergebnisses. Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im sonstigen Eigenkapital berücksichtigt. Diese im sonstigen Eigenkapital erfassten Beträge werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für potenzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in angemessenem Umfang gebildet, falls dies durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet ist, die Inanspruchnahme überwiegend wahrscheinlich ist und soweit die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Hierbei werden nur solche Verpflichtungen unter den Rückstellungen ausgewiesen, die hinsichtlich ihrer Höhe ungewiss sind und für deren Erfüllung mehr dafür als dagegen spricht. Die Bewertung erfolgt mit dem besten Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei werden der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung

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

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt und in der Folge – mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente und bedingter Gegenleistungen eines Erwerbers bei einem Unternehmenszusammenschluss, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden – gemäß der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten, gegebenenfalls abzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten, bewertet. Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Leasinggebern werden die Zahlungsverpflichtungen aus künftigen Leasingzahlungen in einen Zins- und Tilgungsanteil aufgeteilt, wobei der Zinsanteil erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst wird.

3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses ist es oftmals erforderlich, Schätzungen und Annahmen zu verwenden, die sich auf die ausgewiesenen Posten der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Konzernanhangsangaben auswirken. Die tatsächlich realisierten Werte können von den ausgewiesenen abweichen. Änderungen werden zum Zeitpunkt einer besseren Erkenntnis erfolgswirksam berücksichtigt.

Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen, die sich aufgrund von Klimawandel oder aufgrund des Russland Ukraine Kriegs auf die Restwertrisiken auswirken, die über die bisherige Berücksichtigung im Rahmen der Bewertung hinausgehen, wurden im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses gewürdigt und waren zum Abschlussstichtag nicht wesentlich.

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

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird auf Basis erwarteter Entwicklungen und geschätzter Parameter beurteilt, selbst- erstellte Software werden auf Grundlage der geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Vermögenswerte bewertet. Die Bewertung von Leasingvermögen erfolgt auf Basis der Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer unter

Berücksichtigung des erwarteten Restwerts der Fahrzeuge, die Bewertung von zum Verkauf bestimmten Leasinggegenständen erfolgt gemäß den Schätzungen des erwarteten Nettoveräußerungswerts. Bei der Klassifizierung der Leasingverträge der Allane Mobility Group als Leasinggeber mit bestehender Rückkaufvereinbarung mit dem Verkäufer der Fahrzeuge, sieht der Konzern in der Gesamtschau aller Umstände und Bedingungen, trotz Vorliegen einer Restwertgarantie, wesentliche mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei der Allane Mobility Group.

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

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

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung bestehen aus sofort bzw. kurzfristig fälligen Leasingraten (Operate Leasing) sowie sofort bzw. kurzfristig fälligen Forderungen aus Full-Service, Fuhrparkmanagement und Fahrzeugvermarktungen.

Weiterhin bestehen in vergleichsweise geringerem Umfang Forderungen aus Finanzierungsleasing, die im Wesentlichen ebenfalls kurzfristig sind. Die Allane Mobility Group erwartet, dass etwaige Zahlungsschwierigkeiten und Zahlungsausfälle aufgrund der schwachen Gesamtwirtschaft, wenn überhaupt erst mittel bis langfristig spürbar eintreten werden. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Forderungsportfolios haben die Szenarien bei der Ermittlung des Expected Credit Losses keine wesentlichen Auswirkungen. Im Rahmen der Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen hat die Allane Mobility Group bis jetzt noch keinen nennenswerten unmittelbaren Einfluss der schwachen Konjunktur auf die Forderungsbestände identifiziert. Die Forderungen der Partner sind in der laufenden Überwachung. Es werden, wenn notwendig kurzfristig Maßnahmen eingeleitet, um nicht-werthaltige Forderungen frühzeitig zu identifizieren und diese Forderungen entsprechend Wert zu berichtigen oder auszubuchen. Für das Neugeschäft in der Zukunft besteht ein Bonitätsprüfungsprozess.

4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses

4.1 Gewinn- und Verlustrechnung

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

Umsatzerlöse

in TEUR	Inland		Ausland		Gesamt		Veränderung in %
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	
Geschäftsbereich Leasing							
Leasingerlöse (Finanzrate)	185.851	161.321	29.485	26.945	215.336	188.266	14,4
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	91.417	81.661*	14.384	12.507*	105.801	94.168*	12,4
Verkaufserlöse	257.289	249.227*	15.739	18.353*	273.027	267.579*	2,0
Gesamt Leasing	534.557	492.208*	59.607	57.805*	594.164	550.014*	8,0
Geschäftsbereich Flottenmanagement							
Flottenmanagementenerlöse	21.498	15.972*	60	2.590*	21.558	18.563*	16,1
Vermittlungserlöse / Verkaufserlöse	3.522	2.545*	-	-	3.522	2.545*	38,4
Gesamt Flottenmanagement	25.019	18.518*	60	2.590*	25.079	21.108*	18,8
Gesamt Konzern	559.576	510.726*	59.667	60.396*	619.243	571.122*	8,4

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

Der Konzern ist in die zwei Geschäftsbereiche (Segmente) Leasing und Flottenmanagement gegliedert. Diese Bereiche bilden die Grundlage für die Segmentberichterstattung. Die Hauptaktivitäten gliedern sich wie folgt auf:

Segmente

Leasing	Leasing von Fahrzeugen einschließlich zusätzlicher Dienstleistungen an Geschäfts- und Privatkunden sowie Verkauf von Leasingfahrzeugen
Flottenmanagement	Flottenmanagementdienstleistungen und Vermittlung / Verkauf von Kundenfahrzeugen

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

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

Der Geschäftsbereich Leasing vermarktet grundsätzlich sein Leasingvermögen selbst und berichtet deswegen sämtliche Verkaufsumsätze für Gebraucht-Leasingvermögen unter den Umsatzerlösen.

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement setzen sich die Flottenmanagementenerlöse aus Erlösen für Servicekomponenten und vertraglich vereinbarten Servicegebühren zusammen. Des Weiteren weist das Segment

Flottenmanagement Erlöse aus der Vermittlung / dem Verkauf gebrauchter Kundenfahrzeuge aus.

Darüber hinaus sind in den Umsatzerlösen der Allane Mobility Group Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 5.594 TEUR (2022: 4.415 TEUR) enthalten.

\4.2\ In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 10.823 TEUR (2022: 7.116 TEUR) sind mit 2.153 TEUR (2022: 1.399 TEUR) Erträge aufgrund von Währungsumrechnungen ausgewiesen. Den Erträgen aufgrund von Währungsumrechnungen stehen Aufwendungen gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind. Ferner enthält der Posten u. a. Erträge aus Weiterberechnungen von Kosten an Dritte in Höhe von 296 TEUR (2022: 327 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (im Wesentlichen Rechtsrückstellungen in Verbindung mit dem „Widerruf von Kilometerleasingverträgen“) in Höhe von 2.748 TEUR (2022: 193 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 2.908 TEUR (2022: 2.214 TEUR).

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

Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen ¹	237.714	229.068*	3,8
Reparaturen, Wartung, Pflege, Reconditioning	52.886	47.775*	10,7
Fahrzeugzulassungen und -abmeldungen	11.338	5.947	90,6
Fremdanmietungen	370	391*	-5,4
Versicherungen	5.782	8.297	-30,3
Transporte	3.148	2.884*	9,1
Rückgabekosten	3.130	2.776	12,8
Steuern und Abgaben	69	0*	>100
Rundfunkgebühren	7	8*	-13,7
Treibstoffe	54	217*	-75,3
Übrige Aufwendungen	6.507	5.794*	12,3
Gesamt Konzern	321.005	303.158*	5,9

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

¹ Darin enthalten sind Abschreibungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 1,0 Mio. Euro (Vj. Abschreibungen in Höhe von 0,8 Mio. Euro)

\4.4\ Die **Personalaufwendungen** erhöhten sich von 52.834 TEUR im Vorjahr auf 52.897 TEUR im Berichtsjahr. Dies ist auf gestiegene gesetzliche sozial Abgaben im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Die soziale Abgaben enthalten im Wesentlichen die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung und die Aufwendungen für beitrags- und leistungsorientierte Altersversorgung. Diese betreffen im Wesentlichen Beträge zur Rentenversicherung in Höhe von 2.338 TEUR (2022: 2.257 TEUR) im Rahmen der deutschen gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 48 TEUR (2022: 113 TEUR) enthalten.

Personalaufwand

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Löhne und Gehälter	44.829	45.068	-0,5
Soziale Abgaben	8.068	7.766	3,9
Gesamt Konzern	52.897	52.834	0,1

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern

	2023	2022
Weibliche Beschäftigte	323	332
Männliche Beschäftigte	407	406
Gesamt Konzern	730	738

Auf das Geschäftssegment Leasing entfallen davon 664 (2022: 657) Beschäftigte und auf das Geschäftssegment Flottenmanagement 66 (2022: 81) Beschäftigte.

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

Im Geschäftsjahr 2023 wurden folgende Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Erträge aus ausgebuchten Forderungen	709	802	-11,6
Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen	-2.218	-3.483	-36,3
Gesamt Konzern	-1.509	-2.680	-43,7

\4.6\ Netto-Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung: Im Geschäftsjahr 2023 wurden folgende Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Wertaufholungen bei Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	180	1.491	-87,9
Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.054	-40	>100
Wertminderungen von Forderungen gegenüber nicht konsolidierten nahestehenden Unternehmen	-649	-362	79,3
Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände	-551	-594	-7,4
Gesamt Konzern	-2.074	494	<-100

1 Im Vorjahr zusammen mit den „Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände“ ausgewiesen, daher Vorjahreswert angepasst (2022: -956 TEUR)

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

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
IT-Aufwendungen	11.571	11.948	-3,2
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	5.257	9.570	-45,1
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	3.714	3.323	11,8
Sonstige Personaldienstleistungen	3.066	2.864	7,1
Aufwendungen für Gebäude	1.628	1.426	14,2
Aufwendungen aus Währungsumrechnung	1.395	1.362	2,4
Übrige Aufwendungen	4.945	4.470	10,6
Gesamt Konzern	31.577	34.963	-9,7

In den Aufwendungen für Gebäude sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 134 TEUR (2022: 151 TEUR) enthalten. Die gesamten Auszahlungen für Leasingverhältnisse als Leasingnehmer im Geschäftsjahr 2023 betragen 3.291 TEUR (2022: 2.783 TEUR).

Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2023 Honorare von 656 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Davon beziehen sich 37 TEUR auf sonstige Bestätigungsleistungen im Rahmen der ABS-Transaktionen. Der verbleibende Betrag ist auf Honorare für Abschlussprüfungen zurückzuführen. Die Abschlussprüfer Honorare für Tochtergesellschaften der Allane SE für das Geschäftsjahr 2023 gegenüber Netzwerkgesellschaften des PwC (PricewaterhouseCoopers) Netzwerks belaufen sich auf 121 TEUR. Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group waren im Vorjahr für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2022 Honorare von 522 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst.

Die IT-Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr auf 11.571 TEUR (2022: 11.948 TEUR) gefallen. Das weiterhin hohe Niveau ist im Wesentlichen durch die mit dem Carve-Out verbundenen IT-Aufwendungen bedingt. Die zuvor erbrachten IT-Dienstleistungen seitens der Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG werden mit Abschluss des Geschäftsjahrs 2022 selbst bzw. mittels externer Dienstleister erbracht. Darüber hinaus fielen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem operativen Betrieb sowie der Modernisierung der IT-Infrastruktur, Applikationen und Software an. Der Rückgang der Rechts- und Beratungskosten auf 5.257 TEUR reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund der durch den europäischen Gerichtshof (EuGH) getroffenen Rechtsprechung zum „Widerauf von Kilometerleasingverträgen“ deutlich. Folglich konnten gebildeten Rückstellungen in Höhe von 2.369 TEUR erfolgswirksam aufgelöst werden.

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

Abschreibungen

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Leasingvermögen	178.546	154.231	15,8
Sachanlagevermögen	6.159	4.051	52,1
Immaterielle Vermögenswerte	7.683	9.784	-21,5
Gesamt Konzern	192.388	168.065	14,5

Die Abschreibungen auf Leasingvermögen lagen mit 178.546 TEUR über dem Vorjahresniveau (2022: 154.231 TEUR). Das ist im Wesentlichen auf den im Geschäftsjahr 2023 deutlich angestiegenen durchschnittlichen Bestand an Leasingvermögen zurückzuführen. In den Abschreibungen des Leasingvermögens sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 4.061 TEUR (2022: 461 TEUR) enthalten. Die kumulierte außerplanmäßige Abschreibung beläuft sich zum 31.12.2023 auf 10.520 TEUR (2022: 6.464 TEUR). Die Abschreibungen auf die immateriellen Vermögenswerte nahmen im Vergleich zum Vorjahr ab, im Wesentlichen ist das durch die, verglichen zum Vorjahr, rückläufige außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 1.726 TEUR (2022: 2.839 TEUR) bedingt.

\4.9\ Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr von -4.214 TEUR auf -15.983 TEUR. Die Verschlechterung im Finanzergebnis 2023 ist im Wesentlichen auf die stark gestiegenen Refinanzierungskosten infolge des gestiegenen Zinsniveaus und des gestiegenen Finanzierungsvolumens zurückzuführen. Die damit verbundenen Darlehensbeziehungen wurden insbesondere mit dem nahestehende Unternehmen Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach geschlossen. Nachfolgende Tabelle enthält die Aufgliederung des Finanzergebnisses:

Finanzergebnis in TEUR	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	304	359
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge von nahestehenden Unternehmen	35	11
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.622	-3.114
Zinsen und ähnliche Aufwendungen an nahestehende Unternehmen	-14.732	-1.602
Sonstiges Finanzergebnis	31	131
Gesamt Konzern	-15.983	-4.214

Die Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten als Leasingnehmer betragen im Geschäftsjahr 2023 638 TEUR (2022: 336 TEUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen neben Neuanmietungen auf Verlängerungen von bestehenden Mietverhältnissen für die Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte zurückzuführen.

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

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

Ertragsteuern

in TEUR	2023	2022	Veränderung in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	5.457	4.398	24,1
Latente Steuern	-1.676	-601	>100
Gesamt Konzern	3.780	3.797	-0,4

Der tatsächliche Steueraufwand von 5.457 TEUR (2022: 4.398 TEUR) enthält im Geschäftsjahr 2023 in Höhe von 189 TEUR einen Steueraufwand für Vorjahre (2022: 44 TEUR).

Die steuerliche Überleitungsrechnung erläutert den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand, der sich aus dem IFRS-Konzernergebnis (vor Ertragsteuern) durch Anwendung eines Ertragsteuersatzes von 26,4 % (2022: 26,3 %) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15 % (2022: 15 %) Körperschaftsteuer, 5,5 % (2022: 5,5 %) Solidaritätszuschlag sowie 10,5 % (2022: 10,4 %) Gewerbesteuer zusammen.

Steuerliche Überleitungsrechnung

in TEUR	2023	2022
IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern	12.634	12.819
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand	3.331	3.363
Abweichende ausländische Steuersätze	-2	-44
Veränderung permanenter Differenzen	171	255
Veränderung in der Wertberichtigung	128	31
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	208	103
Steuerfreie Erträge	-4	-
Periodenfremde Ertragsteuern (tatsächlich und latent)	189	44
Auswirkung von Steuersatzänderungen	156	-
Sonstige Effekte	-397	45
Ausgewiesener Steueraufwand	3.780	3.798

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2023 insgesamt 662 TEUR (2022: 2.111 TEUR). Die Veränderung zum Vorjahr beträgt -1.449 TEUR (2022: 1.870 TEUR).

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

Latente Steuern

in TEUR	2023	2022
Aus temporären Differenzen	-1.580	-628
Aus Verlustvorträgen	-96	27
Gesamt Konzern	-1.676	-601

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

Latente Steuern

in TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Leasingvermögen	605	515	32.839	35.249
Forderungen	46	81	776	1.050
Sonstige Vermögenswerte	19	91	6.660	4.001
Verbindlichkeiten und Rückstellungen	10.308	7.988	3.111	4.002
Steuerliche Verlustvorträge	741	837	-	-
	11.719	9.512	43.386	44.302
Saldierung	-10.989	-8.729	-10.989	-8.729
Gesamt Konzern	730	783	32.397	35.573

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

Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 10.711 TEUR (2022: 10.969 TEUR) wurden auf 7.696 TEUR (2022: 7.535 TEUR) und von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 7.643 TEUR (2022: 7.886 TEUR) wurden auf 4.816 TEUR (2022: 4.816 TEUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet. Die Verlustvorträge, auf die aktive latente Steuern gebildet wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von fünf Jahren genutzt. Die Verluste können grundsätzlich auf unbestimmte Zeit getragen werden.

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

Im Geschäftsjahr bestanden keine abzugsfähigen temporären Differenzen, auf welche keine latenten Steuern angesetzt wurden (2022: 0 TEUR).

Die bei ihrer Realisierung steuerbaren temporären Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen des Konzerns, für die in den dargestellten Berichtsperioden

keine latenten Steuerschulden bilanziert wurden, belaufen sich auf insgesamt 1.573 TEUR (2022: 1.082 TEUR).

\4.11\ Der **Konzernüberschuss** beträgt 8.853 TEUR (2022: 9.022 TEUR). Ergebnisanteile anderer Gesellschafter sind wie im Vorjahr nicht zu berücksichtigen.

Im vergangenen Jahr wurde eine Dividende von 0,09 Euro pro Stammaktie ausgeschüttet. Dies entspricht einer Ausschüttung an die Aktionäre von 1.855 TEUR, die im Geschäftsjahr erfasst wurde.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwägt der Vorstand eine Dividende von 0,09 Euro pro Stammaktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer rechnerischen Gesamtausschüttung von 1.855 TEUR für das Berichtsjahr. Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird unter Berücksichtigung einer insoweit bestehenden Erwartungshaltung der Aufsichtsbehörden mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2024 veröffentlicht werden.

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

Ergebnis je Aktie

		2023	2022
Konzernüberschuss	in TEUR	8.853	9.022
Den Gesellschaftern der Allane SE zustehender Konzernüberschuss	in TEUR	8.853	9.022
Anzahl der Aktien – gewichtet		20.611.593	20.611.593
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	in Euro	0,43	0,44

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ermittelt sich aus der Division des Ergebnisanteils nach Steuern der Gesellschafter des Mutterunternehmens durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahrs im Umlauf befindlichen Aktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie wird auf Basis einer Umwandlung aller verwässernden Instrumente in Stammaktien ermittelt.

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

4.2 Bilanz

Aktiva

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

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2023	Kurs- differenzen	Zugänge	Anschaffungs- und Herstellungskosten		31.12.2023
				Abgänge	Umbuch- ungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.308	-	-	-	-	4.308
Erworbene Software	9.598	-	44	-	-	9.642
Selbsterstellte Software	23.155	-	-	2.624	6.455	26.985
Software in Erstellung	2.499	-	8.581	799	-6.455	3.826
Anzahlung auf erworbene Software	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte	35.252	-	8.625	3.423	-	40.454
Nutzungsrechte	30.490	91	10.251	-	-	40.831
Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.981	43	5.147	3.848	198	14.521
Sachanlagevermögen	43.471	133	15.398	3.848	198	55.352
Leasingvermögen	1.198.639	4.525	812.720	395.503	-198	1.619.424
Summe	1.281.669	4.658	836.743	402.775	-	1.719.537

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2022	Kurs- differenzen	Zugänge	Anschaffungs- und Herstellungskosten		31.12.2022
				Abgänge	Umbuch- ungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.300	8	-	-	-	4.308
Erworbene Software	9.507	-	91	-	-	9.598
Selbsterstellte Software	25.861	-	-	5.968	3.262	23.155
Software in Erstellung	700	-	5.225	-	-3.262	2.499
Anzahlung auf erworbene Software	222	-	-	-222	-	-
Immaterielle Vermögenswerte	36.290	-	5.317	6.355	-	35.252
Nutzungsrechte	24.144	67	6.279	-	-	30.490
Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.377	19	1.418	515	682	12.981
Sachanlagevermögen	35.521	86	7.697	515	682	43.471
Leasingvermögen	1.194.270	2.958	372.709	370.617	-682	1.198.639
Summe	1.270.382	3.052	385.723	377.487	-	1.281.669

Anlagenspiegel

in TEUR	Abschreibungen					Buchwerte		
	1.1.2023	Kurs- differenze n	Abschreib. im Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuch- ungen	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwert¹	-	-	174	-	-	174	4.134	4.308
Erworbene Software ²	5.042	-	1.269	-	-	6.311	3.331	4.556
Selbsterstellte Software ²	10.732	-	5.440	2.624	-	13.548	13.438	12.423
Software in Erstellung ²	-	-	799	799	-	-	3.826	2.499
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte²	15.774	-	7.508	3.423	-	19.859	20.595	19.478
Nutzungsrechte ³	9.113	39	3.012	-	-	12.163	28.668	21.377
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	5.313	20	3.147	2.510	15	5.985	8.537	7.668
Sachanlagevermögen³	14.426	59	6.159	2.510	15	18.148	37.204	29.045
Leasingvermögen⁴	205.447	1.277	178.546	172.275	-15	212.980	1.406.444	993.192
Summe	235.647	1.335	192.388	178.209	-	251.161	1.468.376	1.046.022

¹ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 174 TEUR (2022: 0 TEUR) enthalten

² In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.726 TEUR (2022: 2.839 TEUR) enthalten

³ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 TEUR (2022: 0 TEUR) enthalten

⁴ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 4.061 TEUR (2022: 461 TEUR) enthalten

Anlagenspiegel

in TEUR	Abschreibungen					Buchwerte		
	1.1.2022	Kurs- differenzen	Geschäfts- jahr	Abgänge	Umbuch- ungen	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwert¹	-	-	-	-	-	-	4.308	4.300
Erworbene Software ²	3.783	-	1.259	-	-	5.042	4.556	5.724
Selbsterstellte Software ²	8.340	-	8.360	5.968	-	10.732	12.423	17.521
Software in Erstellung ²	-	-	164	164	-	-	2.499	700
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte²	12.123	-	9.784	6.132	-	15.774	19.478	24.168
Nutzungsrechte ³	6.440	20	2.653	-	-	9.113	21.377	17.704
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	3.932	10	1.398	220	193	5.313	7.668	4.199
Sachanlagevermögen³	10.372	30	4.051	220	193	14.426	29.045	25.148
Leasingvermögen⁴	199.652	782	154.231	149.025	-193	205.447	993.192	994.608
Summe	222.147	812	168.065	155.377	-	235.647	1.046.022	1.048.224

Lang- und kurzfristige Vermögenswerte

\4.13\ Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 4.134 TEUR (2022: 4.308 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der 2016 erworbenen Gesellschaften autohaus24 GmbH, Pullach und der im Geschäftsjahr 2019 einbezogenen Gesellschaft Flottenmeister GmbH, Pullach, die im Geschäftsjahr 2020 mit der Allane Mobility Consulting GmbH verschmolzen wurde. Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching, sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnende Vermögensgegenstände und Verträge erworben. Der Rückgang des Postens um 174 TEUR beruht auf einer vollständigen Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts aus dem Erwerb der Allane Mobility Consulting AG, Schweiz, infolge eines Werthaltigkeitstests aufgrund von beendeten Kundenbeziehungen.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden folglich außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 174 TEUR auf den Geschäfts- oder Firmenwert vorgenommen (2022: 0 TEUR).

\4.14\ Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten selbsterstellte Software in Höhe von 13.438 TEUR (2022: 12.423 TEUR) sowie erworbene Software in Höhe von 3.331 TEUR (2022: 4.556 TEUR). Ferner enthält der Posten Software in Erstellung über 3.826 TEUR (2022: 2.499 TEUR).

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 7.508 TEUR (2022: 9.784 TEUR) waren außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund nicht mehr genutzter Software in Höhe von 1.726 TEUR (2022: 2.839 TEUR) enthalten.

\4.15\ In der Position **Sachanlagevermögen** sind in Höhe von 8.537 TEUR (2022: 7.668 TEUR) Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich Dienstwagen, EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Geschäftsausstattung), sowie Nutzungsrechte (im Wesentlichen Immobilien) in Höhe von 28.668 TEUR (2022: 21.377 TEUR) ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden bestehende Mietverträge für die ausgewählte Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte vorzeitig verlängert sowie ein neuer Mietvertrag für den Standort Wuppertal geschlossen was im Wesentlichen zum Anstieg der Nutzungsrechte führte.

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 6.159 TEUR (2022: 4.051 TEUR) waren keine

außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagevermögen der Allane Mobility Group enthalten (2022: 0 TEUR).

\4.16\ Die Position **Leasingvermögen** erhöhte sich auf 1.406.444 TEUR (2022: 993.192 TEUR). Der Konzern verleast als Leasinggeber vor allem Fahrzeuge verschiedener Marken überwiegend im Rahmen von Full-Service-Leasingverträgen. Die künftigen Leasingzahlungen aus Operate Lease-Verträgen verteilen sich auf die folgenden Jahre wie folgt:

Operate Lease-Verträge in TEUR	31.12.2023	31.12.2022
2023		151.978
2024	221.802	92.260
2025	169.185	48.470
2026	108.394	16.716
2027	42.411	1.728
2028	523	37
2029 und später	33	0
	542.348	311.189

Die ausgewiesenen Beträge umfassen nur den Anteil der sogenannten Finanzrate. Die Verträge mit fester Laufzeit beinhalten in der Regel Vereinbarungen über die Laufleistung der Fahrzeuge. Die Summe der im Ergebnis erfassten bedingten Mietzahlungen beträgt im Berichtsjahr 1.607 TEUR (2022: -2.003 TEUR). Darüber hinaus werden kalkulierte Restwerte in Höhe von 101.600 TEUR (2022: 128.678 TEUR) erwartet, für die Rücknahmevereinbarungen bestehen und weitere kalkulierte Restwerte in Höhe von 895.213 TEUR (2022: 622.887 TEUR), für die keine Rücknahmevereinbarungen bestehen. In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 178.546 TEUR (2022: 154.231 TEUR) waren außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 4061 TEUR (2022: 461 TEUR) enthalten.

Zur Besicherung von Finanzverbindlichkeiten ist zum Stichtag 31. Dezember 2023 Leasingvermögen in Höhe von 38.626 (2022: 40.045 TEUR) sicherungsübereignet. Weiterhin ist im Rahmen der ABS-Transaktion Leasingvermögen in Höhe von 343.877 TEUR (2022: 285.042 TEUR) als Sicherheit übereignet.

Zum 31. Dezember 2023 hatte die Allane Mobility Group als Leasinggeber einen kleinen Teil ihres Leasingvermögen in Höhe von 5.546 TEUR im Rahmen von Operate Sale and Leaseback-Verträgen bilanziert.

\4.17\ **Vorräte** beinhalten mit 44.451 TEUR (2022: 39.946 TEUR) zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände.

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

\4.19\ Die **Forderungen gegen nahestehende Unternehmen** in Höhe von 4.204 TEUR (2022: 647 TEUR) bestehen im Wesentlichen aus Service Provisionen für die Vermittlung von Fahrzeugen gegenüber der Hyundai Motor Deutschland GmbH.

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

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

in TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen aus		
Finanzierungsleasing	1.849	1.877
Zinsswaps	2.934	9.254
Übrige Vermögenswerte	7.157	11.357
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	26.839	6.431
Versicherungsansprüche	8.498	8.860
Rechnungsabgrenzungsposten	4.456	4.474
Gesamt Konzern	51.733	42.251
davon kurzfristig	47.774	31.806
davon langfristig	3.959	10.446

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultieren aus mit Kunden abgeschlossenen, als Finance Lease qualifizierten Leasingverträgen. Der den Leasingverhältnissen zugrunde liegende Zinssatz wird bei Vertragsabschluss für die gesamte Laufzeit festgelegt. Die Verträge beinhalten teilweise Andienungsrechte des Konzerns als Leasinggeber. Die vorgenommenen anteiligen Wertberichtigungen für Forderungen aus Finanzierungsleasing betragen insgesamt 0,0 Mio. Euro (2022: 0,0 Mio. Euro).

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

Finance Lease-Verträge

in TEUR	31.12.2023	31.12.2022
2023		967
2024	1.034	982
2025	562	183
2026	170	16
2027	176	2
2028	129	0
2029 und später	0	0
	2.072	2.149

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

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

\4.21\ Die Position **Bankguthaben** in Höhe von 5.187 TEUR (2022: 5.168 TEUR) umfasst kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten unter einem Monat. Nachdem zum 31. Dezember 2023 keine Kontokorrentkredite bestand hatten, entspricht das Bankguthaben dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung. Auch zum 31. Dezember 2022 entspricht das Bankguthaben dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva**Eigenkapital**

Das Eigenkapital des Allane Mobility Group hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 238.189 TEUR erhöht. (2022: 235.268 TEUR). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Allane SE betrug unverändert 20.612 TEUR.

\4.22\ **Gezeichnetes Kapital** der Allane SE

Grundkapital

	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2023	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2022
Stammaktien	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593
Gesamt	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593

Das gezeichnete Kapital der Allane SE 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.

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 so weit, wie gemäß dem Aktienoptionsprogramm 2017 Bezugsrechte ausgegeben werden und die Inhaber der Bezugsrechte von ihrem Ausübungsrecht Gebrauch machen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

\4.23\ **Gewinnrücklagen**

Gewinnrücklagen

in TEUR	2023	2022
Stand 1.1.	12.488	11.045
Einstellung in die Gewinnrücklagen	491	1.443
Stand 31.12.	12.979	12.488

\4.23\ **Rücklage für Währungsumrechnung**

Rücklage für Währungsumrechnung

in TEUR	2023	2022
Stand 1.1.	3.347	2.680
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	841	667
Stand 31.12.	4.189	3.347

\4.23\ **Sonstiges Eigenkapital**

Sonstiges Eigenkapital

in TEUR	2023	2022
Stand 1.1.	56.535	50.070
Konzernüberschuss	8.853	9.022
Dividendenzahlung	-1.855	-1.237
Sonstiges Ergebnis	35	123
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-491	-1.443
Stand 31.12.	63.077	56.535

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

\4.24\ Die **Anteile anderer Gesellschafter** betreffen das gezeichnete Kapital der Isar Valley S.A., Luxemburg, an welcher die Allane Mobility Group keine Kapitalanteile hält. Die Anteile anderer Gesellschafter reduzierte sich im Geschäftsjahr von 7.241 TEUR deutlich auf 2.287 TEUR durch den effektiven Teil der Hedge-Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

\4.25\ Die **Pensionsrückstellungen** belaufen sich auf 142 TEUR (2022: 108 TEUR).

Die Altersversorgung in der Allane Mobility Group erfolgt im Wesentlichen mit beitragsorientierten Pensionsplänen im

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

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten.

Den Gutachten liegen folgende Annahmen zugrunde:

Versicherungsmathematische

Annahmen

in %	2023	2022
Abzinsungssatz	1,5	2,3
Erwartete Gehaltssteigerungen	1,5	1,5
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
Sterbetafel	BVG 2020 GT	BVG 2020 GT

Die leistungsorientierten Pensionspläne entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der leistungsorientierten Pensionspläne

in TEUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen		Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Stand 1.1.	1.484	1.418	1.375	1.254	108	164
Einstellung für Vorjahre	-	-	-	-	-	-
Laufende Dienstzeitaufwendungen	48	113	-	-	48	113
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand und Planabgeltungen	-1	-3	-	-	-1	-3
Zinsergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	21	4	21	4	-0	0
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	68	114	21	4	47	109
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	20	-106	-20	106
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	149	-183	-	-	149	-183
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	77	1	-	-	77	1
Veränderung von demografischen Annahmen	-	3	-	-	-	3
Veränderung von finanziellen Annahmen	72	-187	-	-	72	-187
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	149	-183	20	-106	129	-77
Arbeitgeberbeiträge	-	-	65	95	-65	-95
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	65	95	65	95	-	-
Leistungszahlungen	278	-29	278	-29	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	-676	70	-599	63	-78	8
Sonstige Überleitungspositionen	-334	136	-192	223	-142	-88
Stand 31.12.	1.367	1.484	1.225	1.375	142	108

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts von leistungsorientierten Verpflichtungen betrug rund 16 Jahre (2022: 14 Jahre). Die für das Geschäftsjahr 2023 erwarteten

Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 75 TEUR.

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

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

Sensitivitätsanalyse

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

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

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen

in TEUR	Veränderung des Barwertes	2023	2022
Abzinsungssatz	+0,25 Prozentpunkte	-23	-21
Abzinsungssatz	-0,25 Prozentpunkte	28	26
Erwartete Gehaltssteigerungen	+0,5 Prozentpunkte	2	5
Erwartete Gehaltssteigerungen	-0,5 Prozentpunkte	-4	-8
Erwartete Rentensteigerungen	+0,25 Prozentpunkte	15	14
Erwartete Rentensteigerungen	-0,25 Prozentpunkte	-14	-13
Lebenserwartung	-1 Jahr	-9	-9
Lebenserwartung	+1 Jahr	10	10

\4.26\ Die im Geschäftsjahr unter den **sonstigen Rückstellungen** ausgewiesenen Verpflichtungen sind in Höhe von 3.812 TEUR voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und in Höhe von 226 TEUR nach fünf Jahren fällig. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen des Personalbereichs, Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten aus Leasingverträgen und Rückstellung für Gewährleistung. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das Urteil des europäischen Gerichtshofs zum „Widerrufsrecht im Kilometerleasing“ zurückzuführen, wonach die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf Widerrufsklagen aufgelöst werden konnte.

Sonstige

Rückstellungen

in TEUR	Personal	Übrige	Gesamt
Stand 1.1.	3.561	3.564	7.126
Zuführung	2.778	37	2.815
Auflösung	-448	-2.300	-2.748
Inanspruchnahme	-2.495	-671	-3.166
Wechselkursdifferenzen	11	-	11
Stand 31.12.	3.408	630	4.038
Langfristig	-	226	226
Kurzfristig	3.408	404	3.812

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

Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1 - 5 Jahre		Restlaufzeit über 5 Jahre	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	246.349	273.930	893.884	510.015	-	-
Leasingverbindlichkeiten	2.849	2.274	8.610	6.844	18.215	12.851
Übrige Finanzverbindlichkeiten	7.020	1.924	-	-	-	-
Gesamt Konzern	256.219	278.128	902.494	516.859	18.215	12.851

Die Refinanzierung erfolgte insbesondere durch Kreditlinien von der Santander Consumer Bank AG und ein Asset Backed Securities Programm.

Die zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Restlaufzeit von einem bis fünf Jahren enthalten Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG in Höhe von 700 Mio. EUR. Die revolving 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. Ergänzend hierzu hat die Allane-Mobility-Group ein Asset Backed Securities-Programm zur Refinanzierung von Leasingverträgen aufgesetzt. Das Programm umfasst ein Finanzierungsvolumen von maximal 700 Mio. Euro. Aus dem Programm resultieren variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die auf Basis eines Tilgungsplanes gemäß der Leasingvertragsstruktur zurückbezahlt werden.

Diese Finanzverbindlichkeiten werden bei der Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich direkt

zuordenbarer Transaktionskosten bilanziert. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos wurden Zins-Swap-Vereinbarungen über die Tilgungsperiode des refinanzierten Leasingportfolios abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, mit Restlaufzeit bis zu einem Jahr, beinhalten im Geschäftsjahr 2023 zu gleichen Teilen variabel verzinsliche, kurzfristige Kreditaufnahmen im Rahmen der dem Konzern zur Verfügung stehenden Kreditlinien sowie den kurzfristig fälligen Anteil der Verbindlichkeiten aus dem Asset Backed Securities-Programm.

Die Bankverbindlichkeiten sind teilweise durch Sicherungsübereignung von Vermögenswerten besichert.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen.

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

Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	2023	2022
Stand 1.1.	807.838	804.760
Zahlungswirksame Veränderungen ¹	342.681	-5.432
davon Zinszahlungen	-10.969	-4.796
Sonstige nicht-zahlungswirksame Änderungen	26.409	10.582
davon Zinsaufwendungen (+) / -erträge (-)	16.065	4.249
davon Leasingverbindlichkeiten	10.344	6.333
Veränderung Kontokorrentkredite (Finanzmittelbestand)	-	-2.072
Stand 31.12.	1.176.928	807.838

\4.28\ Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** betreffen im Wesentlichen die laufenden Verrechnungen mit verbundenen Unternehmen der Allane SE, die nicht in den Konzernabschluss der Allane Mobility Group mit einbezogen wurden.

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

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

Sonstige

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Übrige Verbindlichkeiten	11.813	11.122
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	67.411	32.689
Lohnverbindlichkeiten	291	361
Steuerverbindlichkeiten	904	1.011
Gesamt Konzern	80.419	45.183
davon kurzfristig	40.356	30.119
davon langfristig	40.063	15.064

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten unter anderem Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen in Höhe von 4.476 TEUR (2022: 7.076 TEUR). Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten größtenteils Ertragsabgrenzungen aus vorab geleisteten Mietsonderzahlungen von Leasingnehmern. Die Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietsonderzahlungen sind in Höhe von 27.937 TEUR (2022: 17.987 TEUR) kurzfristig mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und in Höhe von 39.474 TEUR (2022: 14.702 TEUR) langfristig mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren.

\4.31\ Die **Vertragsverbindlichkeiten** beinhalten die Anzahlungen aus Full-Servicedienstleistungen, die eine pauschale und gleichbleibende Abrechnung mit dem Kunden beinhalten, bis die konkrete Full-Servicedienstleistung angefallen ist. Bei Anfall der konkreten Full-Servicedienstleistung erfolgt eine zeitpunktbezogene Erlösrealisierung. Je länger sich die

konkrete Leistungserbringung während der Vertragsdauer nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit. Der zum 31. Dezember 2022 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von 6.757 TEUR wurde im Geschäftsjahr 2023 als Umsatzerlöse erfasst.

4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

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

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

Finanzinstrumente

in TEUR	Bewertungs- kategorie ¹	Bemessungs- grundlage des beizu- legenden Zeitwerts	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
			31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Level 3	28	27	28	27
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		929	1.096	924	1.094
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	2.934	9.254	2.934	9.254
Sonstige Forderungen	AC		97	96		
Gesamt			3.987	10.473	3.886	10.375
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		921	781	921	781
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC		98.396	82.697		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	AC		4.204	647		
Sonstige Forderungen	AC		7.060	11.261		
Gesamt			110.581	95.386	921	781
Langfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC		893.884	510.015	866.509	473.647
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		26.825	19.696		
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		588	362		
Gesamt			921.297	530.073	866.509	473.647
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC		246.349	273.930	254.928	276.402
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		2.849	2.274		
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	AC		56	89		
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	1.359	218	1.359	218
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		7.020	1.924		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC		116.301	69.430		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC		9.866	10.542		
Gesamt			383.801	358.409	256.287	529.328

¹ Bewertungskategorie nach IFRS 9: FVTPL - Fair value through profit or loss, AC - At amortised cost

² In dem Wert der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten des Vorjahres waren zum 31. Dezember 2022 Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 15.233 TEUR enthalten, sowie Lohnverbindlichkeiten in Höhe von 361 TEUR.

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

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

Umgruppierungen zwischen den einzelnen Bewertungsstufen pro Kategorie haben nicht stattgefunden.

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

Sofern in der Tabelle nicht anders dargestellt, wurde für kurzfristige Finanzinstrumente angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten (fortgeführte Anschaffungskosten) entsprechen.

Die beizulegenden Zeitwerte der unter den Vermögenswerten ausgewiesenen Forderungen aus Finanzierungsleasing und der unter den Verbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzierungspartnern wurden als Barwerte der zukünftig erwarteten Zahlungsströme ermittelt. Zur Diskontierung wurden marktübliche, auf die jeweiligen Fristigkeiten bezogene Zinssätze zwischen 3,7% p.a. und 4,0% p.a. (2022: zwischen 4,1% p.a. und 5,5% p.a.) verwendet.

Forderungen aus Finanzierungsleasing sowie Leasingverbindlichkeiten sind gemäß IFRS 16 bewertet.

Die Finanzanlagen sind der Bewertungskategorie FVTPL (Fair Value Through Profit and Loss) zugeordnet und werden auf Basis des Net Asset Value bewertet. Die Nettoverluste aus der erfolgswirksamen Fair Value Bewertung der Beteiligungen betragen 0 TEUR (2022: 0 TEUR). Bezüglich der Beteiligungen besteht derzeit keine Veräußerungsabsicht.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC (at amortised cost; fortgeführte Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 709 TEUR (2022: 802 TEUR) und betreffen Erträge aus Einzahlungen für ausgebuchte Forderungen.

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

Die Gesamtzinserträge für finanzielle Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam mit beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, beliefen sich im Geschäftsjahr auf 338 TEUR (2022: 370 TEUR). Darin enthalten sind Zinserträge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 162 TEUR (2022: 139 TEUR). Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 16.354 TEUR (2022: 4.716 TEUR). Darin enthalten sind 0 TEUR (2022: 255 TEUR) Zinsaufwand aus den Zahlungen der in einer Sicherungsbeziehung stehenden Zinsderivate.

Die Folgebewertung der Zins- und Währungsderivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Level 2-Bewertung) vorgenommen. Die Vermögenswerte aus Zinsderivaten betragen zum Bilanzstichtag 2.934 TEUR (2022: 9.254 TEUR) wovon 222 Mio. EUR (2022: 0 Mio.) in keiner bilanziellen Cash Flow Hedge Sicherungsbeziehung stehen. Es bestanden keine finanziellen Verbindlichkeiten aus Zinsderivaten zum Bilanzstichtag (2022: 0 TEUR). Insgesamt wurden zur Absicherung eines Volumens von 333 Mio. Euro (2022: 245 Mio. Euro) mit einer Restlaufzeiten bis zu fünf Jahren (2022: drei Jahren) Zinsderivate zu Festzinssätzen zwischen -0,6% und 0,0% abgeschlossen (2022: zwischen -0,6% und 0,0%), wovon 111 Mio. Euro (2022: 249 Mio. Euro) in eine bilanzielle Cash Flow Hedge Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebracht wurden. Der variable Zins basiert auf dem 1-Monats-Euribor.

Zum 31. Dezember 2023 hält die Gesellschaft Zinsderivate zur Absicherung von Zinszahlungsströmen (Zinsrisiko). Im Folgenden ist dargestellt, wie die Sicherungsinstrumente die Höhe, den Zeitpunkt und die Unsicherheit zukünftiger Zahlungsströme beeinflussen sowie die Auswirkungen der Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten auf den Abschluss.

Zeitliches Profil

in TEUR	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2026	31.12.2027	31.12.2028
Nominalbetrag des Sicherungsinstruments	111.421	27.499	2.042	54	-	-
Durchschnitt des fixierten Zinssatzes	-0,482%	-0,448%	-0,405%	-0,360%	-	-

Werte aus zum Hedging designierten Bilanzpositionen sowie der Hedging Ineffektivität

31.12.2023			Geschäftsjahr 2023			
in TEUR	Nominalbetrag	Buchwert Vermögenswert	Bilanzposition	Wertveränderung ausgewiesen im sonstigen Ergebnis	Ertrag aus Ineffektivität in der Gewinn- und Verlustrechnung	Position der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung
	111.421	2.934	Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	- 6.351	4	Finanzergebnis

Sensitivitätsanalyse

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

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Zinsderivaten** unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte. Hieraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Marktwerte (sonstige langfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 807 TEUR / -807 TEUR (2022: 2.510 TEUR / -2.574 TEUR) ergeben.

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Währungsderivaten** unterstellt eine Veränderung der EUR-Wechselkurse von +10/-10 Prozentpunkten. Daraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Werte (sonstige kurzfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 2.785 TEUR / -2.375 TEUR (2022: 4.312 TEUR / -4.786 TEUR) ergeben.

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

Sensitivität der Zins- und Wechselkursrisiken

in TEUR	Jahresergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Sonstiges Ergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Eigenkapital Veränderung der Währungskurse und Zinskurven	
31.12.2023	2.788	-2.378	804	-804	3.592	-3.182
31.12.2022	4.312	-4.786	2.509	-2.573	6.822	-7.359

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

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

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

Die Interne Revision überwacht und bewertet die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems.

Das Risikomanagement erfolgt gemäß den Regeln zur Funktionstrennung und Überwachung. Finanzrisiken werden hierbei in Zusammenarbeit mit den operativen Funktionsbereichen erfasst, bewertet und gemanagt. Die Geschäftsleitung hat ein Risikomanagementhandbuch erstellt und Richtlinien für bestimmte Bereiche, wie Zinsänderungsrisiken, Adressenausfallrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken definiert.

Zinsänderungsrisiko

Im Rahmen ihrer üblichen Geschäftstätigkeit ist die Allane Mobility Group Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Änderungen des aktuellen Zinsniveaus beeinflussen die Profitabilität des Leasinggeschäfts, da die den Leasingraten zugrunde liegenden Zinssätze bei Vertragsbeginn für die Vertragslaufzeit festgelegt werden. Im Bereich des Firmenkundengeschäfts versucht die Allane Mobility Group grundsätzlich den Zinsänderungsrisiken durch eine Vereinbarung von Zinsgleitklauseln in einzelnen Rahmenverträgen für die unter diesem Rahmen geschlossenen Leasingneuverträge zu begegnen. Darüber hinaus wird durch die fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln das Zinsänderungsrisiko weitgehend so gering wie möglich gehalten.

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

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

Daneben verbleibt grundsätzlich das Risiko, dass ein Anstieg der Refinanzierungskosten eine signifikante Auswirkung auf die Kostenbasis haben kann und der Konzern höhere Refinanzierungskosten eventuell nicht im selben Maße an seine Kunden weitergeben kann.

Infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen, könnte sich das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig verändern. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group könnten daher die externen Finanzierungsmöglichkeiten teurer werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da die Allane Mobility Group auch Verbindlichkeiten mit variablen Zinszahlungen eingeht. Weiterhin ist dies relevant bei der Prolongation von Finanzierungen und Anschlussfinanzierungen.

Marktpreisrisiko

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

Bei der Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes – insbesondere in Deutschland – abhängig. Die vom Konzern am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwertenden Fahrzeuge werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungswerten und Marktbeobachtungen orientieren. Die Vermarktung dieser Fahrzeuge erfolgt in einem mehrstufigen Prozess. Dabei

wird der für die Allane Mobility Group vorteilhafteste Verwertungskanal für jedes Fahrzeug evaluiert. Hierbei stehen der Allane Mobility Group vor allem Online-Auktionsplattformen und die eigenen Gebrauchtwagenstandorte zur Verfügung. Im geringen Umfang werden Rückkaufvereinbarungen, die für den Konzern optional sind, mit Händlern oder Herstellern vertraglich vereinbart, um den, den Leasingverträgen zugrunde gelegten Restwert der Fahrzeuge teilweise abzusichern.

Der Vorstand beobachtet die allgemeine politische Diskussion um neue Emissionsvorgaben gemäß Euro-7-Norm, sowie die staatlichen Subventionierungsmaßnahmen für die Elektro-Antriebstechnologie und deren Auswirkungen auf das zukünftige Geschäft. Aufgrund der Einführung neuerer Antriebstechnologien besteht ein höheres Unsicherheitspotenzial im Rahmen der Festlegung von Fahrzeugrestwerten.

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

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 können und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt.

Um die Adressenausfallrisiken zu minimieren, werden vor Vertragsabschluss Bonitätsprüfungen entsprechend internen Richtlinien durchgeführt. Weiterhin findet eine regelmäßige Überprüfung von Kundenbonitäten während der Leasingvertragslaufzeit statt. Dadurch wird die nötige Vorsorge zur Vermeidung bzw. Verringerung künftiger Risiken durch Bestandskunden getroffen.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten legt die Allane Mobility Group daher großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden einer regelmäßigen, strengen Bonitätsprüfung unterzogen. Sollten Vertragspartner ihre Rückkaufzusagen nicht einhalten, wäre die Allane Mobility Group gezwungen, die jeweiligen Fahrzeuge am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwerten.

Für Fahrzeuglieferanten im Bereich Captive besteht ein Vorkaufsrecht im Rahmen der Verwertung der vom Lieferanten bezogenen Fahrzeuge. Sofern das Vorkaufsrecht durch den Lieferanten nicht in Anspruch genommen wird, wäre die Allane Mobility Group gezwungen, die jeweiligen Fahrzeuge am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwerten.

Einlagen bei Kreditinstituten bestehen in der Regel in geringem Umfang nur in Form täglich verfügbarer Sichteinlagen. Die Ratings der Kreditinstitute werden laufend überwacht. Das Ausfallrisiko wird aufgrund der gegebenen externen Ratings als geringfügig eingeschätzt.

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

Bei erwarteten Ausfallrisiken wird durch eine Wertberichtigung vorgesorgt. Eine Ausbuchung erfolgt, wenn mit einer Realisierung nicht mehr zu rechnen ist.

Insgesamt bestehen keine nennenswerten Risikokonzentrationen im Bereich des Adressenausfallrisikos.

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nachfolgend sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kategorisiert:

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2023

in TEUR	Brutto- forderungen	Wert- berichtigung	Netto- forderungen 31.12.2023
sehr gering	53.451	3	53.449
gering	43.211	164	43.046
stark erhöht	5.396	3.495	1.901
Summe	102.059	3.662	98.396

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2022

in TEUR	Brutto- forderungen	Wert- berichtigung	Netto- forderungen 31.12.2022
sehr gering	38.349	2	38.347
gering	43.219	219	43.000
stark erhöht	3.899	2.549	1.350
Summe	85.467	2.770	82.697

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten ganz überwiegend Forderungen aus Leasing- und Flottenmanagementgeschäften mit Endkunden der Allane Mobility Group sowie Forderungen gegen Lieferanten aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen im Rahmen von Rückkaufvereinbarungen oder gegen gewerbliche und private Käufer im Rahmen der freien Vermarktung.

Der maximale Ausfallbetrag entspricht dem Ausweis der Nettoforderung (Buchwert) abzüglich vorhandener Sicherheiten (z. B. Kunden-Kauttionen in Höhe von 4.476 TEUR). In der Berichtsperiode wurden keine Kreditderivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente zur Deckung des Ausfallrisikos eingesetzt. Ein Teil der Forderungen ist durch Kunden-Kauttionen besichert.

Der Konzern wendet das vereinfachte Wertminderungsmodell nach IFRS 9 an, wonach für alle Instrumente eine Risiko-

vorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste wurden Parameter wie Kundengruppe, Kundenbonität und Geschäftsart zusammengefasst. Dabei werden den Managementersparungen entsprechend unterschiedliche Wertberichtigungssätze für einzelne Kombinationen der genannten Parameter verwendet. Durch die Verwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ist die Veränderungsrechnung des Wertberichtigungskontos nur als Saldogröße ausweisbar. Im Fall konkreter Anzeichen eines Forderungsausfalls, zum Beispiel aufgrund einer Insolvenz des Schuldners, werden die entsprechenden Forderungen in voller Höhe ausgebucht.

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

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2023

in TEUR	Stand 1.1.2023	Veränderung	Stand 31.12.2023
Wertberichtigung	2.770	893	3.662

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2022

in TEUR	Stand 1.1.2022	Veränderung	Stand 31.12.2022
Wertberichtigung	3.599	-829	2.770

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich die Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 893 TEUR erhöht. Im Wesentlichen ist dies auf den Anstieg der Bruttoforderungen zum Stichtag sowie geringeren Ausbuchungen von Forderungen, welche die Altersschwellen überschritten haben, zurückzuführen.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist 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 wie auch unter Stressbedingungen ausreichend Liquidität zur Zahlung der fälligen Verbindlichkeiten zur Verfügung steht.

Die Finanzierung der Allane Mobility Group ist im Wesentlichen von der Eigenfinanzierung aus der betrieblichen Tätigkeit oder der Möglichkeit, Fremdmittel bei Finanzinstituten oder am Kapitalmarkt aufnehmen zu können, abhängig. Bei den externen Fremdfinanzierungsoptionen sind die weiterhin zu beobachtenden strukturellen Veränderungen in der Kreditwirtschaft zu berücksichtigen. Etwa infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen könnte sich das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig verändern.

In Abhängigkeit von der Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group könnten daher die externen Finanzierungsmöglichkeiten gar nicht oder nur unter nachteiligen Konditionen zu erhalten sein. Gegenwärtig hat der Konzern kein Bonitätsrating durch eine externe Ratingagentur beauftragt. Wie in der Leasingbranche üblich, steht der Allane Mobility Group jedoch ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten offen (z. B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen). Hiervon hat der Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und Mitte 2016 ein Asset Backed Securities-Programm aufgesetzt.

Das Asset Backed Securities (ABS)-Programm wurde Ende 2023 verlängert und wird sich bis Anfang des Geschäftsjahr 2029 fortlaufend amortisieren.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Finanzverbindlichkeiten

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

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2023

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2024	-	217.580	3.589	-	221.168
2025	-	125.549	3.044	-	128.593
2026	-	168.053	2.604	-	170.657
2027	-	337.418	2.611	-	340.029
2028 und später	-	388.783	22.532	-	411.315
31.12.2023	-	1.237.383	34.380	-	1.271.762

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2022

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2023	-	287.117	2.731	-	289.848
2024	-	211.621	2.549	-	214.170
2025	-	99.713	2.010	-	101.723
2026	-	96.035	1.815	-	97.850
2027 und später	-	122.896	16.778	-	139.674
31.12.2022	-	817.381	25.883	-	843.265

Die im Jahr 2023 fälligen Finanzverbindlichkeiten werden weitgehend durch die Inanspruchnahme von Bankkreditlinien getilgt. Analyse der Rückzahlungsbeträge der Zins- und Währungsderivative:

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2023

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2024	2.600	-1.359	1.242
2025	318		318
2026	14		14
2027	1		1
2028 und später	-		-
31.12.2023	2.934	-1.359	1.575

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2022

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2023	6.313	-218	6.095
2024	2.521		2.521
2025	399		399
2026	20		20
2027 und später	1		1
31.12.2022	9.254	-218	9.036

Wechselkurs- und Länderrisiko

Das Wechselkursrisiko hat in der Allane Mobility Group nur eine untergeordnete Bedeutung, da die überwiegende Mehrheit der Forderungen und Verbindlichkeiten im Land, in dem die jeweilige Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler Währung fällig wird. Wechselkursrisiken aus Forderungen und Verbindlichkeiten mit verbundenen Unternehmen mit Sitz in der Schweiz werden durch ein Währungsderivat besichert. Länderrisiken bestehen derzeit kaum.

Kapitalmanagement

Die Allane Mobility Group steuert das Konzernkapital mit dem Ziel, eine Finanzierungsstruktur zu generieren, die die Wachstumsziele des Konzerns unter Berücksichtigung der notwendigen finanziellen Flexibilität und Diversifizierung unterstützt. Dabei soll sichergestellt werden, dass alle Konzernunternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können.

Grundlage der Finanzierungsstruktur bildet das von den Eigenkapitalgebern der Allane SE zur Verfügung gestellte

Eigenkapital. Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 14,2% (2022: 19,3%). Weitere wesentliche Bestandteile der Finanzierungsstruktur sind in den lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente (Bankkredite sowie Verbindlichkeiten aus dem Asset Backed Securities-Programm und aus Finanzierung der Leasingflotte mit sonstigen Finanzierungspartnern). Der Anteil dieser lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 70,3% (2022: 66,3%).

5. Sonstige Angaben

5.1 Segmentinformationen

Nach Geschäftsbereich in Mio. EUR	Leasing		Flottenmanagement		Konsolidierung		Konzern	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Außenumsatz	594,1	550,0*	25,1	21,0*	-	-	619,2	571,1*
Innenumsatz	0,2	0,2*	-	-	-0,2	-0,2	-	-
Gesamtumsatz	594,3	550,2*	25,1	21,0*	-0,2	-0,2	619,2	571,1*
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände ¹	306,1	292,1*	15,0	11,3*	-0,1	-0,2	321,0	303,2*
EBITDA²	220,0	184,4	1,1	0,7	-	-	221,0	185,1
Abschreibungen	192,2	168,0	0,2	0,1	-	-	192,4	168,1
EBIT³	27,8	16,4	0,8	0,6	-	-	28,6	17,0
Zinserträge	0,4	0,4	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,3	0,4
Zinsaufwendungen	-16,3	-4,7	-0,1	-0,1	0,1	0,1	-16,4	-4,7
Sonstiges Finanzergebnis	0,0	0,1	-	-	-	-	0,0	0,1
Finanzergebnis	-15,9	-4,2	-0,1	-0,1	-	-	-16,0	-4,2
EBT⁴	11,9	12,3	0,7	0,6	-	-	12,6	12,8
Investitionen	846,8	385,7	0,0	0,0	-10,8	-	836,0	385,0
Vermögen	1.652,8	1.199,9	35,5	38,8	-15,9	-21,9	1.672,4	1.216,8
Schulden	1.379,3	930,0	24,2	36,6	-4,9	-21,7	1.398,7	945,0
Beschäftigte ⁵	664	657	66	81	-	-	730	738

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

¹ Im Segment Leasing sind Wertminderungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 1,0 Mio. Euro (Vj. Wertminderungen 0,8 Mio. Euro) enthalten

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

³ Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

⁴ Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

⁵ Beschäftigte im Jahresdurchschnitt

Nach Region in Mio. EUR	Inland		Ausland		Überleitungen		Konzern	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Gesamtumsatz	559,6	510,7*	59,7	60,4*	-	-	619,2	571,1*
Investitionen	787,4	332,9	48,6	52,0	-	-	836,0	385,0
Vermögen	1.739,7	1.217,3	604,5	445,2	-671,8	-445,7	1.672,4	1.216,8

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

Die Allane Mobility Group ist in den Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig. Die Ressourcen-Allokation und die Bewertung der Ertragskraft des Konzerns durch den Vorstand erfolgt anhand dieser Segmente (Management-Approach). Maßgeblich für die Bewertung der Ertragskraft durch den Vorstand ist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) der Geschäftsbereiche.

Die Segmentinformation nach Region stellt die Aufteilung des Gesamtumsatzes, der Konzerninvestitionen sowie des

Konzernvermögens nach dem Standort der Konzerngesellschaften dar.

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

5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 1,6 Mio. Euro (2022: 11,4 Mio. Euro) und reduzierten sich insbesondere nach Auslauf einer bestehenden Bürgschaft.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Leasingflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 467,1 Mio. Euro (2022: 402,4 Mio. Euro).

Eventualverbindlichkeit

Zum 31. Dezember 2023 bestehen keine (2022: 0,9 Mio. EUR) Sachverhalte, die eine Angabe einer Eventualverbindlichkeit rechtfertigen.

5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen die Beziehungen zwischen der Allane Mobility Group und der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A., Santander, Spanien einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company, Seoul, Korea einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures.

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ist Mutterunternehmen der Allane SE. Die Allane Mobility Consulting Österreich GmbH und die Allane Mobility Consulting SARL sind indirekte, nicht konsolidierte Tochterunternehmen der Allane SE. Die Allane Service Verwaltungs GmbH ist ein direktes nicht konsolidiertes Tochterunternehmen der Allane SE. Bei den anderen nahestehenden Unternehmen handelt es sich um Konzerngesellschaften der Banco Santander S.A., sowie um Konzerngesellschaften der Hyundai Motor Company.

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

Nahestehende Unternehmen

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen		Beanspruchte Leistungen		Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	
	2023	2022	2023	2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Banco Santander International SA, Genf, Schweiz	0,1	-	-	-	1	1	-	-
Genesis Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	1	-	0,2	0,5	-	-	-	-
Genesis Motor Switzerland AG	-	-	0,2	-	-	-	-	-
Hyundai AutoEver Corp., Seoul, Korea	-	-	1,3	0,3	-	-	0,3	0,2
Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main	0,3	-	1,5	1	0,3	-	1,5	0,2
Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea	1	-	1	-	-	-	1	-
Hyundai Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	7,8	0,7	3,4	3,0	3,2	0,2	1,2	0,1
Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Rüsselsheim	-	1	-	-	-	-	-	1
Hyundai Motor France SAS, La Garenne-Colombes, Frankreich	1	-	-	-	-	1	1	-
KIA France, Rueil Malmaison, Frankreich	-	-	1	-	-	-	1	-
KIA Motors Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	1	1	-	-	-	-	-	-
Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach	0,8	-	15,3	2,2	0,8	1,3	705,8	510,3
Santander Consumer Leasing GmbH, Mönchengladbach	0,6	0,7	-	-	1	1	-	-
Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien	-	-	0,5	0,4	-	-	-	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 Mio. Euro

Die HCBE und Allane beabsichtigen im Rahmen der Übernahme des Leasingproduktportfolios (Kilometer- und Full-Service-Leasing) für „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“ der HCBE durch die Allane einem gemeinsamen Kooperationsvertrag zu schließen. Der Kooperationsvertrag regelt im Wesentlichen die Zusammenarbeit beider Parteien sowie die Leistungsverpflichtungen im Rahmen des Angebots der Produkte „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“. Im Vertrag vereinbaren beide Parteien eine auf dem Neugeschäftsvolumen basierende jährliche Kompensationszahlung, die durch die Allane an die HCBE zu leisten ist. Der Kooperationsvertrag enthält eine für beide Parteien wirksame Change of Control Klausel, welche den Parteien im Falle eines Kontrollwechsels einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht einräumt. Zum Berichtszeitpunkt ist der Kooperationsvertrag noch nicht geschlossen. Beide Parteien versichern in einer Absichtserklärung („Letter of Intent“) vom 15. Januar 2024 den Abschluss des beschriebenen Kooperationsvertrags.

Mit der Hyundai Motor Deutschland GmbH (HMD) hat die Allane am 29. Dezember 2022 einen Kooperationsvertrag über das Produkt „Hyundai Leasing“ geschlossen. Der Kooperationsvertrag definiert die operative Abwicklung des Leasinggeschäfts im Kontext von „Hyundai Leasing“ und stellt die produktbezogene Unterstützung sowie die Vermittlungsdienstleistung der HMD sicher. Die Parteien vereinbaren hierfür eine durch die Allane zu leistende jährliche Kompensationszahlung. Der Kooperationsvertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren und beinhaltet eine Change of Control Klausel. Folglich haben beide Parteien das Recht beim Eintritt eines Change of Controls die Kooperationsvereinbarung außerordentlich zu kündigen.

Die Allane SE hat mit der Santander Consumer Bank AG ein „Credit Facility Agreement“ getroffen. Von dieser Credit Facility waren zum Stichtag Darlehen in Höhe von 700 Mio. Euro (2022: 510 Mio. Euro) in Anspruch genommen. Die Darlehen haben eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren.

Es besteht eine Change of Control Klausel, woraus die Santander Consumer Bank AG das Recht hat, beim Eintritt eines Change of Controls, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten unverzüglich fällig zu stellen.

Mit der Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien bestand zum 31. Dezember 2023 ein IT-Lizenznutzungsvertrag über drei Jahre mit einer verbleibenden Vertragsdauer von einem halben Jahr.

Alle offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen, welche separat ausgewiesen sind, wurden aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen abgerechnet. Im aktuellen Jahr wurden, Aufwendungen für Wertminderungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 2,5 Mio. Euro erfasst (2022: 1,8 Mio. Euro).

Die dargestellten Geschäftsbeziehungen werden jeweils zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt.

Aufsichtsrat und Vorstand 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 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</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	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Eckart Klumpp Vorstandsvorsitzender (seit 1. Januar 2024) München</p>	
<p>Donglim Shin Vorstandsvorsitzender (bis 31. Dezember 2023) München</p>	
<p>Álvaro Hernández Finanzvorstand München</p>	

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands der Allane SE

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2022 und 2023 auf individueller Basis wie folgt festgelegt:

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
Mehrjährige variable Vergütung	58.548	71.755	109.890	99.600
Summe Gesamtvergütung	536.751	560.671	514.110	507.065

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 belaufen sich auf 1.050.861 Euro (2022: 1.067.737 Euro).

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

in TEUR	2023	2022
Bezüge des Vorstands		
Kurzfristig fällige Leistungen ¹	948	1.127
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Andere langfristig fällige Leistungen	123	120
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Anteilsbasierte Vergütungen	-	-
Bezüge des Vorstands	1.071	1.247
Bezüge des Aufsichtsrats	40	50
Gesamt Konzern	1.111	1.297

¹ Hierin enthalten sind Bezüge von ehemaligen Vorstandsmitgliedern in Höhe von 19 TEUR (2022: 179 TEUR)

Versorgungszusagen für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats existieren nicht.

5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 einen Bilanzgewinn von 21.687 TEUR (2022: 23.272 TEUR) 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 angenommen wird, würde das zur nachfolgend 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 ca. 21 % des Konzernüberschusses 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.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2022 wurde von der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 unverändert beschlossen.

5.5 Nachtragsbericht

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

5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 25. April 2024 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Pullach, 25. April 2024

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández



Weitere Informationen

D.1	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	128
D.2	Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	129
D.3	Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	136
D.4	Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	138
D.5	Finanzkalender	139

D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2023

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

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

Pullach, 25. April 2024

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

D.2 – Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

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

„An die Allane SE, Pullach

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Allane SE, Pullach, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Allane SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt "Sonstige Informationen" unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31.

Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt "Sonstige Informationen" genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

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

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

1) Bewertung des Leasingvermögens

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

- a) Sachverhalt und Problemstellung
- b) Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- c) Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

1) Bewertung des Leasingvermögens

- a) Im Konzernabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2023 im Bilanzposten „Leasingvermögen“ Vermögensgegenstände in Höhe von € 1.406,4 Mio ausgewiesen (84,1 % 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 erzielbarer Wert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von € 4,1 Mio. 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.

- b) 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 internen und externen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den erwarteten Vermarktungsergebnissen gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen 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.
- c) Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 3.2 des Konzernanhangs 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 Konzernlageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht 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 Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des

Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts 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 abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass

eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteil

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

Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden "Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernabschlussprüfers 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu

ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

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

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- • gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- • beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- • beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- • beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 17. Januar 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer 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 Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und

des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der "Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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.“

München, den 29. April 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pascal Vollmann
Wirtschaftsprüfer

Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin

D.3 – 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

D.4 – 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

D.5 – Finanzkalender

Finanzkalender der Allane Mobility Group

Veröffentlichung Geschäftsbericht 202	30. April 2024
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2024	10. Mai 2024
Ordentliche virtuelle Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2024	27. Juni 2024
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2024	23. August 2024
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2024	8. November 202

Alle Termine/Veranstaltungsorte ohne Gewähr

Allane SE

Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2
82049 Pullach
Deutschland

Kontakt Investor Relations

Telefon +49 89/70 80 81610

ir@allane.com

<https://ir.allane-mobility-group.com>