

Geschäfts- bericht 2021

allane mobility group

Der Allane Mobility-Konzern in Zahlen

in Mio. EUR	2021	2020	Veränd. 2021 zu 2020 in %	2019
Umsatz	740	748	-1,0	824
Davon operativer Umsatz	386	423	-8,8	468
Davon Geschäftsbereich Leasing	333	373	-10,8	416
Davon Geschäftsbereich Flottenmanagement	53	50	6,4	53
Davon Verkaufserlöse	354	324	9,2	356
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	184	211	-13,0	233
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	13	20	-35,7	41
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	6	9	-32,7	29
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	1,6	2,2	-0,6 Punkte	6,3
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Leasing (in %) ¹	1,7	1,7	0,0 Punkte	6,1
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Flottenmanagement (in %) ¹	0,8	5,8	-5,0 Punkte	7,2
Konzernüberschuss	6	2	168,7	22
Ergebnis je Aktie unverwässert und verwässert (in Euro)	0,28	0,11		1,04
Bilanzsumme	1.195	1.296	-7,8	1.329
Leasingvermögen	995	1.093	-9,0	1.120
Eigenkapital	220	213	3,4	229
Eigenkapitalquote (in %)	18,4	16,4	2,0 Punkte	17,2
Finanzverbindlichkeiten ²	805	936	-14,0	948
Dividende je Aktie (in Euro) ³	0,06	0,02	-97,8	0,90
Gesamtausschüttung netto	1,2	0,4	-97,8	18,6
Vertragsbestand (in Tausend Stck.)	129	130	-0,8	136
Davon Flottenleasing	33	38	-11,9	40
Davon Online Retail	36	39	-5,7	44
Davon Flottenmanagement	59	53	10,3	51
Investitionen Leasingvermögen ⁴	315	430	-26,8	407
Anzahl Beschäftigte ⁵	715	693	3,2	643

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 2022 veröffentlicht werden

⁴ Wert der in die Leasingflotte eingesteuerten Fahrzeuge

⁵ Im Jahresdurchschnitt

Profil

Die Allane SE mit Sitz in Pullach bei München ist ein führender Anbieter im Online-Direktvertrieb von Neuwagen in Deutschland sowie Spezialist im Management und Full- Service-Leasing von Großflotten. Mit maßgeschneiderten Lösungen unterstützt das Unternehmen die längerfristige Mobilität seiner Privat- und Firmenkunden.

Private und gewerbliche Kunden nutzen die Online-Plattformen [sixt-neuwagen.de](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de), um günstig Neufahrzeuge zu leasen. Firmenkunden profitieren von dem kostensparenden Leasing ihrer Fahrzeugflotte und einem leistungsstarken Fuhrparkmanagement.

An unsere Aktionäre	4
A.1 – Brief an die Aktionäre	4
A.2 – Bericht des Aufsichtsrats	9
A.3 – Allane SE-Aktie	12
A.4 – Nachhaltigkeit	15
Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft	22
B.1 – Grundlagen des Konzerns	22
B.2 – Wirtschaftsbericht	26
B.3 – Personalbericht	37
B.4 – Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	42
B.5 – Prognosebericht	45
B.6 – Risiko- und Chancenbericht	49
B.7 – Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	67
B.8 – Abhängigkeitsbericht	67
B.9 – Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	68
B.10 – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB	70
Konzernabschluss	80
C.1 – Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	81
C.2 – Konzern-Bilanz	82
C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung	83
C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung	84
C.5 – Konzernanhang	85
Weitere Informationen	135
D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter	136
D.2 – Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	137
D.3 – Bilanz	144
D.4 – Gewinn- und Verlustrechnung	146
D.5 – Finanzkalender	147



An unsere Aktionäre

A.1 — Brief an die Aktionäre

A.2 — Bericht des Aufsichtsrats

A.3 — Allane-Aktie

A.4 — Nachhaltigkeit

A.1 – Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen,
sehr geehrte Aktionäre,

2021 war für uns ein Jahr des Aufbruchs. Mit der Umbenennung der Sixt Leasing SE in Allane SE haben wir ein neues Kapitel in unserer Geschichte aufgeschlagen. Zudem konnten wir gleich mehrere Meilensteine bei der Digitalisierung unseres Geschäftsmodells erreichen. 2022 wollen wir weiter Tempo machen – und auch Neues wagen.

„Allane“ leitet sich ab vom englischen Straßenschild „all lanes“, was so viel heißt wie „alle Spuren“. Unser neuer Name steht damit auch für die vielfältigen Möglichkeiten, die wir Kunden insbesondere durch unsere Markenunabhängigkeit bieten. Das ist wichtig, denn das Bedürfnis nach flexibler Mobilität bleibt hoch – auch wenn die Corona-Pandemie unser Marktumfeld im vergangenen Jahr erneut belastet hat. Unser Konzernvertragsbestand im In- und Ausland (ohne Franchise- und Kooperationspartner) ging 2021 leicht um 0,8 Prozent auf 128.800 Verträge zurück. Zugleich fiel der operative Konzernumsatz (ohne Verkaufserlöse) um 8,8 Prozent auf 386,0 Mio. Euro. Die Verkaufserlöse dagegen legten insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen um 9,2 Prozent auf 354,4 Mio. Euro zu. Insgesamt lag unser Konzernumsatz mit 740,4 Mio. Euro knapp unter dem Vorjahreswert. Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) wurde neben der Corona-Pandemie auch durch die Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Übernahme unserer Gesellschaft durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt, (HCBE) sowie erhöhte Rückstellungen für Rechtsrisiken belastet. Das EBT lag mit 6,1 Mio. Euro daher rund ein Drittel unter dem Vorjahreswert. Der Konzernüberschuss stieg hingegen von 2,2 auf 5,8 Mio. Euro, wofür allerdings der deutliche Rückgang der Ertragssteuern verantwortlich war.

Wir beabsichtigen, der Hauptversammlung am 29. Juni 2022 eine Dividende in Höhe von 0,06 Euro je Aktie für das Geschäftsjahr 2021 vorzuschlagen. Damit wollen wir den durch den Ukraine-Krieg entstandenen Unsicherheiten Rechnung tragen. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2022 veröffentlicht werden. Unser Dividendenvorschlag entspricht einer Ausschüttungsquote von knapp 21 Prozent des Konzernüberschusses im Geschäftsjahr 2021. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 Prozent bleibt

ungeachtet der Ausschüttungsquote für dieses Geschäftsjahr bestehen.

Sehr verehrte Damen und Herren, die Corona-Pandemie hat uns einmal mehr gezeigt, wie wichtig digitale Lösungen im Alltag sind. Das betrifft nicht nur flexible Mobile Work Modelle oder Verwaltung, sondern insbesondere auch die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen. Als Pionier im Bereich digitaler Mobilität haben wir auch 2021 viele neue innovative Produkte und Services eingeführt.



Donglim Shin (CEO)

Im Geschäftsfeld Online Retail haben wir einen komplett digitalen Bestellprozesses auf unserer Online-Plattform sixt-neuwagen.de gelauncht und eine Vertriebskooperation mit Lidl und Vehiculum zur Vermarktung von Neuwagen im Internet durchgeführt. Zudem haben wir die Logistikprozesse an den drei Standorten in Frankfurt, Berlin und München weiter digitalisiert. In den Geschäftsfelder Flottenleasing und Flottenmanagement haben wir mit „FleetIntelligence“ eine Cloud-Anwendung eingeführt, die Fuhrparkleitern schnelle, sichere und einfache Analysen ermöglicht. Darüber hinaus wurden unsere Apps für Flotten- und Fuhrparkkunden um nützliche Funktionen erweitert. All das sorgt für ein besseres Kundenerlebnis und mehr Effizienz.

Sehr geehrte Damen und Herren, nicht nur die die Mobilität befindet sich im Wandel, sondern auch unser Unternehmen. Im Juli 2020 hat HCBE die Anteile der Sixt SE und weiterer Aktionäre an unserer Gesellschaft übernommen. Mit der Umbenennung in Allane SE und der Erschaffung der neuen Dachmarke Allane Mobility

Group im August 2021 hat schließlich auch die „sichtbare“ Trennung von unserem ehemaligen Mehrheitsaktionär begonnen. Das bedeutet: Unsere „Sixt“-Marken Sixt Leasing, Sixt Neuwagen und Sixt Mobility Consulting werden spätestens ab dem Jahr 2025 unter neuem Namen auftreten.

Noch wichtiger als das äußere Erscheinungsbild sind allerdings die inneren Werte: Um die sich verändernden Kundenbedürfnisse zu befriedigen und künftige Wachstumschancen zu nutzen, wollen wir uns auch strategisch neu ausrichten. Daher starten wir mit der Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts unser neues Strategieprogramm „FAST LANE 27“.

FAST LANE 27 umfasst ein umfangreiches Maßnahmenpaket, das bis zum Jahr 2027 umgesetzt werden und uns zurück auf die Überholspur bringen soll. Unser Ziel ist es, einen zusätzlichen Mehrwert für unsere Kunden, Partner, Mitarbeiter und Investoren zu generieren. Damit können wir das Fundament weiter ausbauen, um langfristig der führende markenübergreifende Anbieter von umfassenden Mobilitätslösungen in Europa zu werden.

Der Fokus von *FAST LANE 27* liegt auf der kontinuierlichen Erweiterung unseres bewährten Geschäftsmodells. Neben den drei etablierten Geschäftssäulen soll es künftig eine vierte und fünfte Geschäftssäule geben: das OEM Leasing und autohaus24. Zudem wollen wir unser Angebot weiter ausbauen, indem wir Trends wie Car-as-a-Service oder Gebrauchtwagenleasing berücksichtigen. Gleichzeitig werden Innovation und Kooperationen stärker in den Mittelpunkt rücken. Einen ersten Vorgeschmack liefert unsere neue Partnerschaft mit AUTO1.com, die es uns ermöglicht, mehr als 10.000 hochwertige Leasingrückläufer und Flottenfahrzeuge pro Jahr zu vermarkten.

Last but not least wollen wir auch nachhaltiger werden, indem wir den Anteil alternative Antriebe in unserer Flotte weiter erhöhen und grüne Mobilitätslösungen fördern. Im Januar haben wir vom BUND eine Rekordsumme in Höhe von rund 11,4 Mio. Euro erhalten, die wir zur Vermarktung von bis zu 800 wasserstoffbetriebenen Hyundai NEXO verwenden. Das macht uns stolz und ist zugleich ein Beweis für das Vertrauen in unsere Fähigkeiten.

Unsere neue vierte Geschäftssäule, das OEM Leasing, befindet sich derzeit in der Pilotphase. Im Mittelpunkt

steht ein von uns entwickeltes Leasingportal, das Herstellern ermöglicht, ihre Fahrzeuge über das eigene Händlernetzwerk an Kunden zu vermarkten. Seit dem dritten Quartal 2021 testen wir das Portal mit Hyundai und Kia. Hier eröffnen sich auch in Auslandsmärkten wie beispielsweise den Niederlanden, Spanien oder Italien mittelfristig neue Expansionsmöglichkeiten. Längerfristig können wir uns Kooperationen mit weiteren Herstellern vorstellen.



Álvaro Hernández (CFO)

Unsere fünfte Geschäftssäule, autohaus24, soll sich vom heute schon größten unabhängigen Gebrauchtwagenhändler in Deutschland künftig zu einem umfassenden Mobility Hub für autobezogene Produkte und Services weiterentwickeln. Neben dem Autokauf sollen Kunden beispielsweise auch die Möglichkeit erhalten, Gebrauchtwagen wieder aufbereiten zu lassen, Autos in Zahlung zu geben oder passende Versicherungen abzuschließen.

Mehr Einzelheiten dazu erläutern wir Ihnen gerne, wenn wir Ihnen das vollständige Strategieprogramm *FAST LANE 27* im Laufe des zweiten Quartals 2022 vorstellen.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, mit unserem Großaktionär HCBE haben wir einen starken strategischen Partner mit an Bord, der uns tatkräftig unterstützt. Wir sind daher optimistisch, *FAST LANE 27* zügig umzusetzen und zu profitabilem Wachstum zurückzukehren. Die Erfolge werden sich jedoch voraussichtlich erst ab dem Geschäftsjahr 2023 niederschlagen.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwarten wir einen Konzernvertragsbestand in einer Bandbreite von 130.000 bis 150.000 Verträgen und einen operativen Konzernumsatz in einer Bandbreite von 350 bis 400 Mio. Euro.

In Bezug auf das EBT rechnen wir mit einem höheren einstelligen Millioneneurobetrag. Dabei werden neben der bisherigen Geschäftsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr die COVID-19-Situation, die Lieferbeschränkungen, die möglichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs sowie Kosten im Zusammenhang mit der Übernahme unserer Gesellschaft berücksichtigt.

Wir bedanken uns herzlich bei Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr Vertrauen. Ebenso danken wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für Ihren hervorragenden Einsatz und dem Aufsichtsrat für die konstruktive Zusammenarbeit.

Pullach, im April 2022

Der Vorstand

Donglim Shin
CEO

Álvaro Hernández
CFO

Highlights 2021/22

2021 haben wir mit der Umbenennung in Allane SE bzw. Allane Mobility Group ein neues Kapitel in unserer Geschichte aufgeschlagen – und darüber hinaus mehrere Meilensteine bei der Digitalisierung unseres Geschäftsmodells erreicht. 2022 wollen wir diesen Weg fortsetzen.

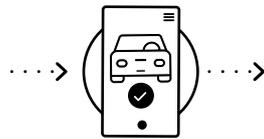
Neuausrichtung von autohaus24

autohaus24 erhält einen komplett neuen Markenauftritt und eröffnet in Frankfurt, Berlin und München erstmals eigene Standorte, um das Gebrauchtwagenengeschäft auch offline auszubauen.



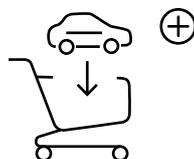
Fahrzeugübergabe und Rücknahme 2.0

Die Allane Mobility Group optimiert die Fahrzeugübergabe und -rücknahme an ihren Standorten in Frankfurt, Berlin und München. Sämtliche Logistikprozesse werden ab sofort digital erfasst.



Digitaler Bestellprozess

Die Allane Mobility Group führt auf ihrer Online-Plattform sixt-neuwagen.de einen komplett digitalen Bestellprozess für Privatkunden ein – und hebt die Customer Journey somit auf ein neues Level.



Ausgezeichnete Leistungen

sixt-neuwagen.de und autohaus24.de werden von n-tv und vom Deutschen Institut für Service-Qualität als „Deutschlands Beste Online-Portale 2021“ in der Kategorie „Neuwagenportale“ ausgezeichnet.



Vertriebskooperation mit Lidl

Sixt Neuwagen, Lidl und Vehiculum vermarkten gemeinsam drei beliebte Neuwagenmodelle von Kia und Renault zu attraktiven Konditionen im Internet.



Sonderaktion Black Leasing Friday

Sixt Neuwagen nimmt mit der Sonderaktion „Black Leasing Friday“ am größten Schnäppchentag des Jahres teil und gewährt zusätzliche Rabatte auf ausgewählte Neuwagenmodelle.



Elektronische Führerscheinkontrolle

Die Smartphone-App „The Companion“ von Sixt Mobility Consulting wird mit dem „DriversCheck“ erweitert. Damit können Dienstwagenfahrer die regelmäßige Führerscheinkontrolle in Eigenregie durchführen.



Neuer Firmenname, neue Dachmarke, neuer Vorstand

Die Sixt Leasing SE wird in Allane SE umbenannt und die Allane Mobility Group als neue Dachmarke eingeführt. Donglim Shin wird Vorsitzender des Vorstands und Álvaro Hernández Finanzvorstand.

allane
mobility group

Innovatives Flottenmanagement

Die Allane Mobility Group führt das digitale Analysetool „FleetIntelligence“ neu ein. Die Cloud-Anwendung ermöglicht Flottenmanagern, ihre Flotte schnell, einfach und sicher zu analysieren.



Rekordförderung für Wasserstoffautos

Die Allane Mobility Group erhält vom Bund eine Rekordsumme von bis zu 11,4 Mio. Euro und fördert damit die Vermarktung von bis zu 800 Modellen des Wasserstoffautos Hyundai NEXO über den Handel.



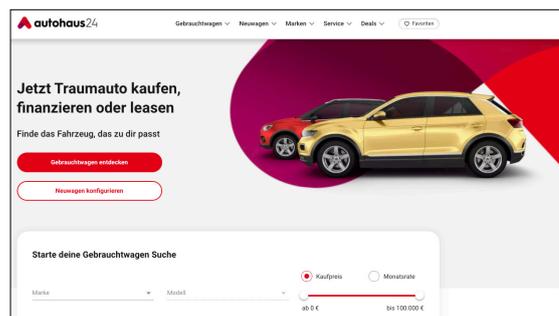
Kooperation mit AUTO1.com

Die Allane Mobility Group startet eine Kooperation mit AUTO1.com und bietet damit mehr als 10.000 hochwertige Leasingrückläufer und Flottenfahrzeuge pro Jahr auf Europas größter Handelsplattform für Gebrauchtwagen an.



Neuwagen-Konfiguration auf autohaus24.de

Mit der Einführung des komplett überarbeiteten Neuwagen-Konfigurators auf autohaus24.de wird das Kundenerlebnis deutlich verbessert und der Relaunch der Website erfolgreich abgeschlossen.



A.2 – Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen,
sehr geehrte Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat im Geschäftsjahr 2021 diejenigen Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen. Insbesondere haben wir den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und seine Tätigkeit überwacht. Wir haben uns ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft und des Konzerns und der strategischen Weiterentwicklung befasst und waren in sämtliche Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden.

Der Aufsichtsrat übte seine Tätigkeit im Jahr 2021 pandemiebedingt erneut überwiegend im Wege von Videokonferenzen aus. Im Geschäftsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen und drei außerordentliche Sitzungen statt. Weitere Beschlussfassungen erfolgten im schriftlichem Umlaufverfahren. Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von mindestens zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde eingehalten. Sämtliche Aufsichtsratsmitglieder haben an allen vorstehenden Sitzungen bzw. Beschlussverfahren teilgenommen.

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. Sämtliche uns überlassenen und vorgestellten Unterlagen haben wir auf Plausibilität überprüft. Der Vorstand erläuterte den Mitgliedern des Aufsichtsrats in den Sitzungen die zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berichte. In diesem Rahmen haben wir den Vorstand zu wichtigen Sachverhalten befragt, uns kritisch mit den Berichten und Beschlussvorlagen des Vorstands auseinandergesetzt und Anregungen eingebracht.

Auch außerhalb der Sitzungen haben sich die Mitglieder des Aufsichtsrats mit den Vorstandsmitgliedern regelmäßig ausgetauscht, insbesondere die jeweiligen Vorsitzenden der beiden Organe.

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat in seiner Sitzung am 16. Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss gebildet. Darüber hinaus hat er keine beschließenden Ausschüsse gebildet.

Themen im Aufsichtsratsplenum

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

Der Aufsichtsrat hielt insbesondere zu folgenden Themen Beratungen:

- **Geschäftsplanung und Strategie:** Zu Beginn des Berichtszeitraums befasste sich der Aufsichtsrat erneut intensiv mit der aktualisierten Geschäftsplanung des Vorstands für die kommenden Jahre und der Neuausrichtung der Konzernstrategie. Der Aufsichtsrat ließ sich Mehrjahresplanung und Strategie ausführlich vom Vorstand erläutern und stimmte den Budget- und Plananpassungen zu, die insbesondere vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklung der COVID-19-Situation und der damit einhergehenden Veränderung des Markt- und Geschäftsumfeldes erforderlich waren.
- **Hauptversammlung:** Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2021 beschäftigte sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den Tagesordnungspunkten. Dazu gehörten insbesondere die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, Beschlussfassungen über die Billigung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder sowie über die Bestätigung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder und eine Beschlussfassung über eine Änderung der Firma der Gesellschaft und eine entsprechende Änderung der Satzung. Der Aufsichtsrat stimmte den Tagesordnungspunkten zu und schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, der

Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 0,02 Euro je Aktie vorzuschlagen. Vorstand und Aufsichtsrat haben ihre Entscheidung zum Dividendenvorschlag auf Grundlage der aktuellen Geschäfts-, Investitions- und Liquiditätsplanung der Gesellschaft getroffen, die die ökonomischen und finanziellen Auswirkungen der COVID-19-Situation auf die Märkte und das Unternehmen der Allane SE bereits berücksichtigt hat.

- **Kampagnen und Innovationen:** Im Lauf 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 2022 eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz (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 Aufsichtsrat kam es im Berichtsjahr zu keinen personellen Veränderungen.

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. Juni 2021 hat Herr Michael Ruhl sein Amt als Vorstandsvorsitzender der Gesellschaft niedergelegt. Mit Wirkung zum 30. September 2021 hat Herr Björn Waldow sein Amt als Vorstand der Gesellschaft niedergelegt.

Mit Wirkung ab dem 1. Juli 2021 wurde Herr Donglim Shin zum Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft be-

stimmt. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 wurde Herr Álvaro Hernández zum Vorstand der Gesellschaft bestellt.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2021

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2021 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) sowie den Konzernabschluss und den Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 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 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 am 29. Juni 2021 beauftragt worden.

Der Aufsichtsrat erhielt die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer sowie dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns mit einer ausreichenden Frist zur Prüfung. Die Erörterung und Prüfung fand in der bilanzfeststellenden Aufsichtsratssitzung am 28. April 2022 statt.

Der an der Sitzung teilnehmende Abschlussprüfer des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses gab umfassend Auskunft über die wesentlichen Ergebnisse seiner Tätigkeit. Nach Analyse der Risikolage und des Risikomanagements kam der Prüfer zu dem Schluss, dass es in der Allane SE und den Konzerngesellschaften keine wesentlichen Risiken gibt, die nicht in den Berichten erwähnt sind. Die Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems durch den Abschlussprüfer führte zu keinen Einwendungen. Darüber hinaus informierte der Abschlussprüfer 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 Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Der Jahresabschluss 2021 der Allane SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt. Der Aufsichtsrat schloss sich dem vom Vorstand unterbreiteten Vorschlag zur Verwendung des Bilanzgewinns 2021 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 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 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

Im Berichtsjahr ist der Konzernvertragsbestand leicht und der operative Umsatz deutlich unter dem Vorjahreswert geblieben. Das EBT lag – bedingt durch die erheblichen negativen Effekte durch die Pandemielage, die Belastungen durch Transaktionskosten sowie die erhöhten Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten – sehr deutlich unter dem Wert des Vorjahres.

Mit Blick auf die vor diesem Hintergrund dennoch 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. Der Allane Mobility-Konzern erwartet, dass sich die Geschäftsentwicklung ab der zweiten Jahreshälfte 2022 aufgrund einer Normalisierung der Corona-Pandemie und eines besseren Neuwagenangebots nach dem Sommer erholen wird, während die Auswirkungen der Situation in der Ukraine auf die europäischen Volkswirtschaften ungewiss bleiben. Insgesamt sind wir zuversichtlich, die erfolgreiche Entwicklung des Allane Mobility-Konzerns weiter fortzusetzen.

Pullach, im April 2022

Der Aufsichtsrat

Jochen Klöpfer	Vorsitzender
Thomas Hanswillemenke	Aufsichtsrat
Dr. Julian zu Putlitz	Aufsichtsrat
Hyunjoo Kim	Stellvertretende Vorsitzende
Chiwihan Yoon	Aufsichtsrat
Norbert van den Eijnden	Aufsichtsrat

A.3 – Allane SE-Aktie

Gutes Aktienjahr 2021

Die internationalen Aktienmärkte haben sich 2021 trotz hoher Volatilität sehr positiv entwickelt. Der deutsche Leitindex DAX schloss am letzten Handelstag 2021 bei 15.884,86 Punkten, ein Plus von 15,8 % gegenüber dem Jahresschlusskurs 2020 (13.718,78 Punkte). Zugleich lag der DAX damit nur leicht unter seinem Allzeithoch von 16.251,13 Punkten, das am 17. November 2021 erreicht worden war.

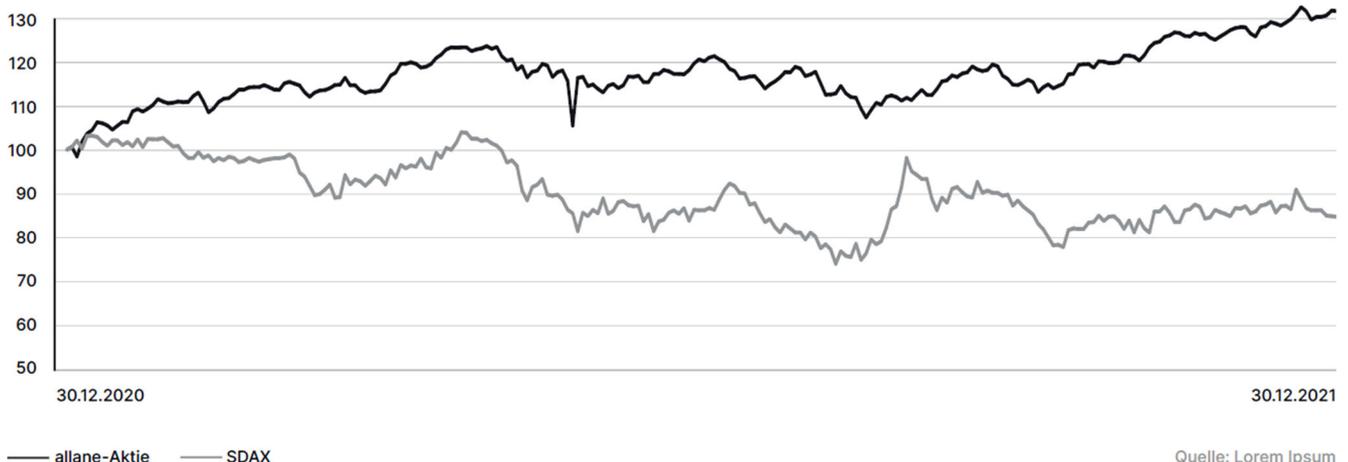
Der DAX eröffnete den Börsenhandel in Deutschland am 4. Januar 2021 bei 13.890,22 Punkten. Am 29. Januar erreichte er sein Jahrestief von 13.432,87 Euro. In den darauffolgenden Monaten legte er deutlich zu. Dabei stieg er Ende März erstmals auf über 15.000 Punkte und Ende August erstmals auf über 16.000 Punkte (jeweils auf Tagesbasis). Von Mai bis Dezember bewegte sich der Index, unterbrochen von einigen deutlichen Kursrückschlägen, überwiegend zwischen rund 15.000 und 16.000 Punkten.

Im ersten Halbjahr 2021 profitierten deutsche Aktien insbesondere von sinkenden Corona-Infektionszahlen, der Erholung der Wirtschaft und der anhaltenden Niedrigzinspolitik. Zudem wurde in den USA ein 1.900 Mrd. Dollar schweres Konjunkturpaket verabschiedet. Die zweite Jahreshälfte 2021 war dagegen von Wachstums- und Inflationsängsten geprägt. Neben Lieferengpässen sorgten insbesondere hohe Energie- und Rohstoffpreise sowie, ab November, die deutlich steigenden Infektionszahlen und die Omikron-Variante des Coronavirus für Unsicherheit.

Allane-Aktie auf Jahressicht leicht im Plus

Die Allane-Aktie entwickelte sich 2021 zunächst sehr positiv. Sie verzeichnete zwischenzeitlich, auf ihrem Jahreshoch im August, ein Plus von rund 17 %. Gegen Jahresende gab sie jedoch deutlich nach. Sie schloss am letzten Handelstag 2021 bei 15,66 Euro. Damit notierte sie 2,4 % über dem Jahresschlusskurs 2020 (15,30 Euro). Der SDAX legte 2021 um 11,2 % zu.

Wertentwicklung allane-Aktie im Vergleich zum SDAX (auf 100 indiziert)



Die Allane-Aktie startete mit einem Kurs von 15,50 Euro in das Jahr 2021. Am 26. Januar erreichte sie ihr Jahrestief von 15,04 Euro. Ab Mitte Februar ging der Kurs in einen Aufwärtstrend über und stieg bis Mitte März auf bis zu 16,90 Euro. Danach bildete sich ein leichter Abwärtstrend heraus. Nach der Veröffentlichung der Geschäftszahlen der Allane SE für das erste Quartal am 19. Mai legte der Kurs wieder zu und erreichte am 13. August sein Jahreshoch von 17,90 Euro. Im September und

Oktober bewegte sich der Kurs zwischen rund 17,00 Euro und 17,70 Euro. Nach der Veröffentlichung der Geschäftszahlen für das dritte Quartal am 17. November fiel der Kurs bis Mitte Dezember auf rund 15,70 Euro und verblieb bis zum Jahresende in etwa auf diesem Niveau.

Die am 22. März per Adhoc-Mitteilung bekanntgegebene Berufung von Donglim Shin zum neuen Vorstands-

vorsitzenden der Allane SE hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Allane-Aktie. Dies gilt auch für die am 8. Dezember per Adhoc-Mitteilung bekanntgegebene Neueinschätzung des Vorstands in Bezug auf die Erwartungen für die Geschäftsentwicklung 2021.

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. Die der Gesellschaft im Berichtsjahr zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen sind auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.allane-mobility-group.com veröffentlicht.

Daten zur Allane Aktie

Aktiengattung	Nennwertlose stimmberechtigte Inhaberkontostammaktien (WKN: AODPRE, ISIN: DE000AODPRE6)
Börsenplätze	Alle kursstellenden deutschen Börsen
Handelssegment	Prime Standard
Designated Sponsors	Commerzbank AG, Joh. Berenberg, Gossler & Co. KG

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 2020 beschloss die ordentliche Hauptversammlung am 29. Juni 2021 die vom Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene, im Vergleich zum Vorjahr deutlich verringerte Dividende von 0,02 Euro je Aktie. Die Dividende trug damit den Einschränkungen und Herausforderungen der weiterhin andauernden COVID-19-Situation Rechnung. Die Ausschüttungsquote betrug rund 19 % des Konzernüberschusses. Bezogen auf den Jahresschlusskurs 2020 errechnete sich eine Dividendenrendite von rund 0,1 %.

Für das Geschäftsjahr 2021 erwägt der Vorstand der Allane SE, der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2022 vorzuschlagen, eine Dividende in Höhe von 0,06 Euro je Aktie auszuschütten, die der durch den Ukraine-Krieg entstandenen Unsicherheit Rechnung trägt. Der übrige, nicht ausgeschüttete Bilanzgewinn

soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2022 veröffentlicht werden. Der Dividendenvorschlag des Vorstands würde zu einer Ausschüttungsquote von knapp 21 % des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2021 führen. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 % bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für das Geschäftsjahr 2021 bestehen.

	2021	2020
Ergebnis je Aktie (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,28	0,11
Dividende (in Euro)	0,06 ¹	0,02 ¹
Anzahl der Aktien (per 31.12.)	20.611.593	20.611.593
Dividendensumme (in Mio. Euro)	1,2	0,4
Ausschüttungsquote	21 %	19 %

¹ Vorschlag der Verwaltung

	2021	2020
Höchstkurs (in Euro) ²	17,90	18,90
Tiefstkurs (in Euro) ²	15,04	11,54
Schlusskurs (in Euro) ²	15,66	15,30
Dividendenrendite (in %) ³	0,36	0,1
Börsenkapitalisierung (in Mio. Euro) ³ per 31.12.	322,8	315,4

² Alle Kurse beziehen sich auf Xetra-Schlusskurse

³ Auf Basis Xetra-Jahresschlusskurs

Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

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

Die Gesellschaft vermittelte im Jahr 2021 in regelmäßigen Gesprächen mit Analysten, Investoren und Medien einen Überblick über die Geschäftslage und Geschäftsentwicklung des Konzerns. Im Fokus des Interesses stand vor allem die Umfirmierung der Sixt Leasing SE in Allane SE, die Konzernstrategie sowie die künftigen Perspektiven des Allane Mobility-Konzerns im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit dem neuen Großaktionär HCBE.

Im Segment Leasing lag der Schwerpunkt insbesondere auf den Wachstumsplänen im Online Retail-Geschäft. In diesem Zusammenhang wurde vor allem die Weiterent-

wicklung des Produkt- und Serviceportfolios sowie die Verbesserung der Customer Experience thematisiert. Zudem herrschte hohes Interesse an neuen Marketingaktionen wie der Vertriebskooperation mit Vehiculum und Lidl. Im Geschäftsfeld Flottenleasing standen insbesondere digitale Lösungen wie zum Beispiel die neue Smartphone-App für Flottenkunden im Fokus.

In Bezug auf das Segment Flottenmanagement interessierten sich Anleger und Analysten ebenfalls für Digitalisierung. Hierzu erläuterte der Vorstand unter anderem seine Pläne zur Ausweitung der Self-Service App „The Companion“ und des „FleetIntelligence“-Tools auf weitere Kunden. Darüber hinaus wurde die Internationalisierung des Geschäfts und die Weiterentwicklung des Geschäftsfelds zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität thematisiert.

Ebenso ging der Vorstand auf die Möglichkeit von opportunistischen Akquisitionen zur Beschleunigung des

Wachstums ein. Strategie und Geschäftsentwicklung der Allane SE wurden in regelmäßigen Telefonkonferenzen sowie persönlichen Gesprächen eingehend erläutert und mit Analysten und Anlegern diskutiert.

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

A.4 Nachhaltigkeit

1. Nachhaltigkeit bei Allane

Nachhaltiges Denken und Handeln auf Basis klar definierter und im Unternehmen verankerter Werte und Prinzipien – das sind wesentliche Grundlagen des Erfolges von Allane. Das Unternehmen übernimmt Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und folgt dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Damit trägt es 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 im Jahr 2017 eine 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 Schwerpunkte sieht. Verantwortlich für die Untersuchung war ein fachübergreifendes Team, das den gesamten Prozess begleitet und die Ergebnisse zusammenfasst hat.

Als Grundlage für die Analyse wurden die etablierten Managementsysteme für Qualität und Umwelt mit ihren entsprechenden Aufgabengebieten genutzt. Im weiteren Prozess wurden branchenrelevante Aspekte und Erkenntnisse aus der Analyse von Vergleichsunternehmen einbezogen. Im Rahmen von Workshops und Abfragen bei den Fachabteilungen wurden die für den Allane Mobility-Konzern relevanten Themen identifiziert und diskutiert. Die so gewonnenen Ergebnisse wurden in Zusammenarbeit mit einem externen Partner weiter ausgearbeitet und in wesentliche Handlungsfelder überführt. Abschließend wurden die konzernweit gültigen Themen nochmals validiert und vom Vorstand verabschiedet.

1.2 Management

Allane hat 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 bei allen Geschäftstätigkeiten und über alle Hierarchiestufen hinweg Nachhaltigkeits-themen systematisch und konsequent.

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

In allen drei Geschäftsfeldern des Allane Mobility-Konzerns ist ein dezidiertes Prozess zur Erhebung, Analyse und Implementierung von Verbesserungsmaßnahmen basierend auf Kundenfeedback etabliert. Für das Firmenkundengeschäft erhebt Allane regelmäßig Kundenfeedback in einer standardisierten Umfrage. Das Unternehmen nutzt dazu ein spezielles CSI-Tool (Customer Satisfaction Index). Dabei können Fuhrparkmanager und Fahrer eine detaillierte Rückmeldung zur Servicequalität geben. Allane nutzt diese Daten, um den Kundenservice sowie das Leistungsportfolio weiter zu optimieren.

Das Nachhaltigkeitsmanagement von Allane wird durch die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden unternehmenseigenen Richtlinien unterstützt. Von übergeordneter Bedeutung ist der konzernweit gültige 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. Weiterhin baut das Nachhaltigkeitsmanagement auf den Anforderungen und Interessen der verschiedenen Stakeholder auf. Von besonderer Bedeutung sind dabei Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Investoren.

Neben dem übergeordneten Bereich „Nachhaltigkeit bei Allane“ gliedert sich das Nachhaltigkeitsmanagement in sechs wesentliche Handlungsfelder. Diese 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 sich alle Mitarbeiter an Recht und Gesetz und an die hohen Verhaltensstandards von Allane halten. Auch Franchise- und Kooperationspartner stehen in einer vergleichbaren Pflicht, da sie für Außenstehende als Repräsentanten des Unternehmens wahrgenommen werden. Allane hat sich zum Ziel gesetzt, alle Mitarbeiter, Franchisepartner 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, Franchise- und Kooperationspartner verpflichtet haben. Der Kodex regelt 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 unter anderem die Institution eines externen Ombudsmanns kodifiziert. Falls Mitarbeiter Compliance-Verstöße melden möchten, dient ihnen der Ombudsmann als zusätzliche Anlaufstelle neben dem eigenen Vorgesetzten und dem Compliance Officer. Der Compliance Officer steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und unterstützt diesen hinsichtlich präventiver Maßnahmen. Die Einhaltung aller Gesetze und die Beachtung des Code of Conduct werden in allen Gesellschaften des Allane Mobility-Konzerns 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 der Mitarbeiter, Franchise- und Kooperationspartner zur Einhaltung des Code of Conduct	./.

Allane formuliert darüber hinaus klare Erwartungen an das korrekte Verhalten seiner Mitarbeiter und stellt klar, dass Geschäftsbeziehungen nur mit jenen Kunden, Beratern und Geschäftspartnern zu unterhalten sind, deren Geschäftstätigkeit im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften steht und deren Finanzmittel legalen Ursprungs sind. Im Rahmen der rechtlichen und regulatorischen Verpflichtungen wurde die Funktion eines Geldwäschebeauftragten mit klar definiertem Handlungsauftrag eingerichtet. Zugleich wurden 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 wiederum 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 Verhältnisses durch den Vorgesetzten statt.

Als international tätiges Unternehmen bekennt sich Allane 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 ILO-Kernarbeitsnormen und bekennt sich zu den darin enthaltenen vier Grundprinzipien. Diese stützen sich auf das Recht der Vereinigungsfreiheit und zu Kollektivverhandlungen, der Beseitigung der Zwangsarbeit, der Abschaffung der Kinderarbeit und dem Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf. Darüber hinaus verpflichtet Allane auch seine Franchisepartner, die in weiteren Ländern aktiv sind, zur Einhaltung hoher Sozialstandards und zur Achtung der Menschenrechte.

Um dies zu gewährleisten, werden die Erwartungen vertraglich fixiert und die Partner dazu angehalten, ihr Unternehmen im Einklang mit ethischen Grundsätzen zu führen und integer zu handeln.

2.2 Klimaschutz

Allane ist sich als Anbieter von Mobilitätslösungen seiner Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und hat 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 Leasingangebote 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 diese 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 bezüglich Nachhaltigkeitsaspekten zu optimieren – zum Beispiel im Hinblick auf die Nutzung von E-Fahrzeug-Pools, die Verbesserung der Schadstoffbilanz und die Einführung von CO₂-Bonus-Malus-Systemen.

Allane bot im Geschäftsjahr 2021 seinen Privat-, Gewerbe- und Firmenkunden Leasingverträge für Neuwagen mit einer Laufzeit von zwölf bis 72 Monaten an. Zum 31. Dezember 2021 hatten die aktiven Leasingverträge im Bestand eine durchschnittliche Laufzeit von rund 44 Monaten. Aufgrund dessen wird die Leasingflotte kontinuierlich durch modernere Fahrzeuge mit effizienteren Technologien erneuert, wodurch der CO₂-

Ausstoß je Fahrzeug im Geschäftsbereich Leasing über die Zeit abnimmt.

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 2021 wurden so über 2.800 Bäume gepflanzt.

Durchschnittlicher CO₂-Ausstoß der Leasingflotte

in g/km	2021	2020
	123	126

2.3 Ressourcennutzung

Für Allane sind der Schutz der Umwelt und der verantwortungsvolle Umgang mit ihren Ressourcen selbstverständlich. Das Unternehmen hält den Energie- und Wasserverbrauch in seinem Einflussbereich so gering wie möglich. Mit Hilfe seiner Umweltmanagementsysteme überwacht es 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	./.

Allane verfolgt das Ziel, seine Energieeffizienz stetig zu verbessern und seinen Energieverbrauch zu reduzieren, insbesondere durch die Umsetzung und das Monitoring konkreter Energieeffizienzmaßnahmen sowie Energieaudits und die Sensibilisierung der Mitarbeiter für den ressourcenschonenden Umgang mit Energie. Laut dem letztmalig im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten Energieaudit für das Kalenderjahr 2016 liegen die Verbrauchswerte für die Unternehmenszentrale innerhalb normaler 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, sie zu entwickeln, ihre Gesundheit und ihr Engagement zu fördern, sie in Entscheidungen einzubinden und gleiche Chancen für alle zu ermöglichen. Darüber hinaus sind das konzernweite Arbeitsklima und der Umgang aller Mitarbeiter von gegenseitigem Respekt, Fairness und dem Verbot jedweder Diskriminierung geprägt.

Allane ist ein bekannter Arbeitgeber mit einem guten Image. Um weiter ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben, hat sich das Unternehmen unter anderem das Ziel gesetzt, die Work-Life-Balance seiner Mitarbeiter zu verbessern. Konkret werden flexible Arbeitszeitprogramme ausgebaut: Mitarbeiter in den Zentral- und Verwaltungsfunktionen sowie Führungskräfte arbeiten seit 2015 auf Basis von Vertrauensarbeitszeit. Stand Dezember 2021 arbeiteten rund 50 % aller Angestellten des Allane Mobility-Konzerns in Deutschland auf Basis von Vertrauensarbeitszeit (Vorjahr: 45 %). Alle weiteren Mitarbeiter erfassen ihre Arbeitszeit. Darüber hinaus ermöglichte das Unternehmen vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie auch im Geschäftsjahr 2021 in erheblich erweitertem Umfang seinen Mitarbeitern, ihrer Arbeit unabhängig vom Arbeitsort nachzugehen („Mobile Work“).

Allane verfolgt das Ziel, die Mitarbeiterzufriedenheit auf hohem Niveau zu halten. Hierfür werden regelmäßig Mitarbeiterumfragen durchgeführt, aus denen Maßnahmen abgeleitet werden. Zudem baut das Unternehmen auf eine aktive Feedback-Kultur, 360-Grad-Feedbacks und individuell zugeschnittene Entwicklungs- und Förderungsprogramme.

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	./.

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

2.5 Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Der Unternehmenserfolg von Allane 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. Darum bekennt sich das Unternehmen zu einer Kultur, in deren Mittelpunkt die Menschen stehen, die dort arbeiten. Allane hat den Anspruch, die Talente seiner Mitarbeiter konsequent zu wecken und zu fördern, ihren Einsatz adäquat zu honorieren und bei der Vergütung nach einheitlichen Grundsätzen vorzugehen, die jede Form der Diskriminierung ausschließen.

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 geht Hand in Hand mit der Weiterentwicklung von fachlicher Kompetenz. Allane intensiviert daher bedarfsgerecht die Anzahl von Präsenzschulungen und E-Learnings in Schulungszentren sowie die Verzahnung dieser beiden Unterrichtsformen. 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. 37 % Prozent aller Mitarbeiter des Allane Mobility-Konzerns in Deutschland bezogen per Ende 2021 neben ihrem Fixgehalt eine variable Vergütung. Um die individuelle Leistung jedes Mitarbeiters noch

stärker als bislang zu würdigen, hat sich Allane zum Ziel gesetzt, die bestehenden leistungsabhängigen Vergütungsmodelle weiterzuentwickeln. Hierfür werden die bestehenden variablen Vergütungsmodelle regelmäßig evaluiert und die Quote der Mitarbeiter mit leistungsorientierten Vergütungsanteilen ermittelt.

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

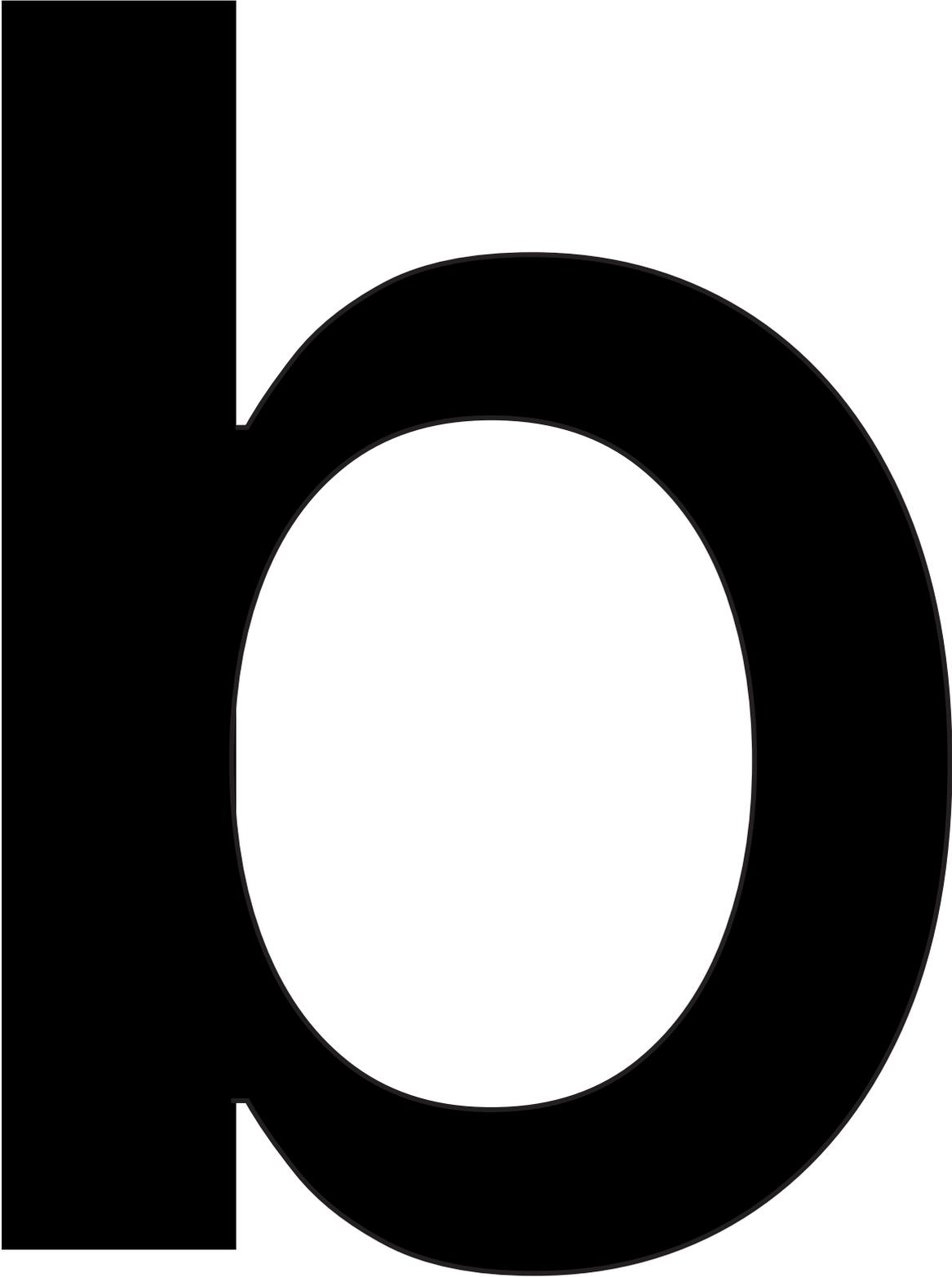
2.6 Gesellschaftliches Engagement

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 sich zum Ziel gesetzt, sein gesellschaftliches Engagement weiter auszubauen, insbesondere bei den Themen Energie und Umwelt sowie bei ehrenamtlicher Mitarbeit und beim Engagement im gemeinnützigen Bereich.

Allane unterstützte im Jahr 2021 die unabhängige Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung „Tränchen Trocknen“, die unter der Stiftungsaufsicht der Regierung von Oberbayern steht. Die Stiftung unterstützt Maßnahmen zur weltweiten Verbesserung der Gesundheitsbedingungen und Lebensumstände von Kindern und Jugendlichen. Darüber hinaus werden Einrichtungen zur Betreuung, Bildung und Berufsausbildung sowie soziale Fürsorgeeinrichtungen gefördert. Die Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung erhält Vorschläge und Anträge von Allane-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Unterstützung von Projekten und Initiativen, die zum Wohl von Kindern weltweit handeln. Auswahl und Umsetzung der Vorhaben erfolgen in enger Abstimmung zwischen Unternehmen und Stiftung.

Konzepttabelle Gesellschaftliches Engagement

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Ausbau des gesellschaftlichen Engagements	Drying Little Tears Days	./.
Fortführung der Zusammenarbeit mit der Regine Sixt Kinderhilfe Stiftung	Unterstützung von Stiftungsprojekten zur weltweiten Verbesserung der Gesundheitsbedingungen und Lebensumstände von Kindern und Jugendlichen sowie Förderung von Einrichtungen zur Betreuung, Bildung und Berufsausbildung sowie sozialen Fürsorgeeinrichtungen	./.



Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

B.1 — Grundlagen des Konzerns

B.2 — Wirtschaftsbericht

B.3 — Personalbericht

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

B.5 — Prognosebericht

B.6 — Risiko- und Chancenbericht

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

B.8 — Abhängigkeitsbericht

**B.9 — Erklärung zur Unternehmensführung
gemäß §§ 289f und 315d HGB**

**B.10 — Ergänzende Angaben für die
Allane SE (gemäß HGB)**

B.1 – Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Pullach (vormals: Sixt Leasing SE), ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft des Allane Mobility-Konzerns, der sein Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Sixt Leasing“, „Sixt 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 der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterstellt und hat die von der BaFin aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk) einzuhalten.

Das Unternehmen wurde im Jahr 1975 in München als „Central Garagen CG GmbH“ gegründet und firmierte seit 2003 als „Sixt Autoland GmbH“ mit Sitz in Garching bei München. Seit 1988 wurde das operative Leasinggeschäft des Sixt-Konzerns über die „Sixt Leasing GmbH“ und nach Rechtsformwechsel in eine Aktiengesellschaft unter der Firmierung „Sixt Leasing AG“ betrieben. Im Jahr 2004 wurde die damalige „Sixt Leasing AG“ auf die damalige „Sixt Autoland GmbH“ verschmolzen. In der Folge änderte die „Sixt Autoland GmbH“ ihre Rechtsform in eine Aktiengesellschaft und firmierte weiter unter „Sixt Leasing AG“. Die Aktien der Gesellschaft sind seit dem Börsengang am 7. Mai 2015 an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regelmärkte (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), einem Joint Venture der Santander Consumer Bank AG und der Hyundai Capital Services Inc., übernommen. Dabei erwarb die HCBE auch die rund 42 %ige

Beteiligung des damaligen Hauptaktionärs Sixt SE. Im Rahmen der Trennung von der Sixt SE beschloss die Hauptversammlung der Sixt Leasing SE am 29. Juni 2021 die Änderung der Firma 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 derzeit aus Herrn Donglim Shin, seit dem 1. Juli 2021 Vorsitzender des Vorstands (CEO), und Herrn Álvaro Hernández, seit dem 1. Dezember 2021 (CFO). Zuvor wurden diese Ämter bis zum 30. Juni 2021 von Herrn Michael Ruhl (CEO) und bis zum 30. September von Herrn Björn Waldow (CFO) ausgeübt.

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

Die Allane SE fungiert als operative Leasinggesellschaft und Muttergesellschaft des Allane Mobility-Konzerns. Sie hält direkt oder indirekt Beteiligungen von jeweils 100 % am gezeichneten Kapital der folgenden Gesellschaften, die im Wesentlichen im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft tätig sind:

- Allane Location Longue Durée SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich (vormals: Sixt Location Longue Durée SARL)
- Allane (Schweiz) AG, Urdorf/Schweiz (vormals: Sixt Leasing (Schweiz) AG)
- Allane G.m.b.H., Vösendorf/Österreich (vormals: Sixt Leasing G.m.b.H.)
- autohaus24 GmbH, Pullach/Deutschland
- Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach/Deutschland (vormals: Sixt Mobility Consulting GmbH)
- Allane Mobility Consulting SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich* (vormals: Sixt Mobility Consulting SARL)
- Allane Mobility Consulting AG, Urdorf/Schweiz (vormals: Sixt Mobility Consulting AG)
- Allane Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf/Österreich* (vormals: Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH)

- Allane Mobility Consulting B.V.,
Hoofddorp/Niederlande (vormals: Sixt Mobility Consulting B.V.)
- Allane Services GmbH, Rostock/Deutschland* (vormals: SXT Leasing Verwaltungs GmbH)
- Allane Services GmbH & Co. KG,
Rostock/Deutschland (vormals: SXT Leasing Dienstleistungen GmbH & Co. KG)

* nicht konsolidiert

Darüber hinaus ist die Gesellschaft Isar Valley S.A., Luxemburg (Kapitalanteil 0 %, jedoch Beherrschung gemäß IFRS 10), in den Konsolidierungskreis einbezogen.

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

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 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“), mit 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte.

Im Rahmen der Veräußerung der Beteiligung an der Allane SE durch die Sixt SE an die HCBE schlossen die Allane SE und die Sixt SE zudem eine Reihe von Verträgen im Hinblick auf die zeitlich befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ und über den Carve-Out der IT-Struktur.

Die weiteren zwischen der Allane SE und der HCBE bzw. deren nahestehende Unternehmen und Personen geschlossenen Verträge sind im Konzernanhang unter „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ dargestellt. Die im Konzernanhang unter „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ dargestellten Vorjahreswerte enthalten ebenfalls weitere zwischen der Allane SE und der Sixt SE bzw. deren nahestehenden Unternehmen und Personen geschlossene Verträge (bis 15. Juli 2020).

1.2 Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

Der Allane Mobility-Konzern umfasst die beiden Geschäftsbereiche (Segmente) Leasing und Flottenmanagement.

1.2.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing agiert die Allane SE als banken- und herstellerunabhängige Leasinggesellschaft in Deutschland. Der Geschäftsbereich ist daneben mit operativen Tochterunternehmen in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden vertreten.

Der Geschäftsbereich Leasing gliedert sich in die beiden Geschäftsfelder Flottenleasing (Firmenkundenleasing) und Online Retail (Privat- und Gewerbekundenleasing).

Im Geschäftsfeld 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 verschiedenen Herstellern zusammensetzen und eine gewisse Komplexität aufweisen. Diese mittelgroßen und großen Kunden unterstützt die Allane SE durch individuelle Flottenlösungen. Zum anderen werden auch kleinere Firmenkunden mit einer Flottengröße von rund 20-100 Fahrzeugen betreut. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, über standardisierte Produkte und Prozesse den Fuhrparkeinkauf und die Fuhrparkverwaltung 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, Reifenwechsel, Pannen- und Schaden-Assistance, Schadenmanagement inklusive Versicherungsabwicklung sowie das Management von Tankkarten, Kraftfahrzeugsteuern und Rundfunkbeiträgen. Der Anteil der Verträge, die Finanzleasing mit Servicekomponenten unterschiedlichen Umfangs verbinden, betrug Ende

2021 ca. 87 % des Vertragsbestands im Geschäftsfeld Flottenleasing.

Das Geschäftsfeld Online Retail betreibt die Allane SE über die Webseiten [sixt-neuwagen.de](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de). Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden (mit bis zu 20 Fahrzeugen) die Möglichkeit, Modelle von rund 35 Pkw-Herstellern zu konfigurieren, ein individuelles Leasingangebot anzufordern und 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 in Deutschland stark wachsenden Markt.

Auch im Geschäftsfeld Online Retail werden zusätzliche Servicedienstleistungen wie ein Wartungs- und Verschleiß-, ein Inspektions- oder ein Versicherungspaket angeboten, die sich online zum Leasingvertrag hinzubuchen lassen und in die Leasingrate eingerechnet werden. Ende 2021 enthielten ca. 42 % der Privat- und Gewerbekundenverträge mindestens eine Servicekomponente.

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 der Allane Mobility-Konzern 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 banken- und herstellerunabhängiger Flottenmanager ist es das Ziel der Allane Mobility Consulting, Unternehmen bei Beschaffung und Betrieb von Leasing- und Kauffuhrparks zu beraten und zu unterstützen. Dazu werden – ebenso wie im Geschäftsfeld Flottenleasing – eigenentwickelte, 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. Im Juni 2021 hat Allane Mobility Consulting das digitale Analysetool „FleetIntelligence“ entwickelt und sowohl für Flottenkunden und -manager als auch für interne Analysen eingeführt. Die neue Anwendung ba-

siert 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 „The Companion“ ermöglicht es fahrzeugbezogene Aufgaben wie die Buchung von Werkstattterminen per Smartphone zu erledigen und unterstützt die digitale Kommunikation zwischen Fuhrparkmanagern und Firmenwagennutzern.

1.3 Wesentliche externe Einflussfaktoren

Als international tätiger Leasingkonzern mit einer börsennotierten Muttergesellschaft stehen die Geschäfte der Allane-Gesellschaften unter dem Einfluss verschiedener Rechtsordnungen und Verordnungen, unter anderem aus den Bereichen Straßenverkehr, öffentliche Ordnung, Steuern, Versicherungen, Vorschriften von Finanzaufsichtsbehörden und Regularien für die Kapital- und Finanzmärkte.

Wirtschaftlich ist der Konzern von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen, die vor allem die Ausgabenbereitschaft von Konsumenten und die Investitionsbereitschaft von Unternehmen beeinflussen können, sowie von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes abhängig. Darüber hinaus sind Veränderungen des allgemeinen Zinsniveaus oder der steuerlichen Rahmenbedingungen wesentliche externe Faktoren, die sich auf das Geschäft der Allane SE auswirken können. Ebenso können gesellschaftliche Trends Einfluss auf die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen haben, zum Beispiel die wachsende Bereitschaft, nicht für den Besitz eines Fahrzeugs zu zahlen, sondern für die Bereitstellung von Mobilität in Form einer zeitabhängigen Nutzungsgebühr.

2. Unternehmenssteuerung

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

Folgende finanzielle und operative Steuerungsgrößen (finanzielle Leistungsindikatoren) sind von wesentlicher Bedeutung für den Allane Mobility-Konzern:

- der Konzernvertragsbestand,
- der operative Umsatz des Konzerns (Leasingerlöse (Finanzrate), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagererlöse (ohne Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge) sowie
- das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Ergebnis vor Steuern/EBT).

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,
- 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 2021 keine wesentlichen Forschungsaktivitäten. Um die Digitalisierung des Geschäftsmodells voranzutreiben, entwickelt die Allane SE neue Produkte, Applikationen und digitale Geschäftsprozesse selbst. Dabei nimmt die Allane SE je nach Projektanforderung, Kapazitätsbedarf und relevanter Expertise, externe Dienstleistung in Anspruch. Im Geschäftsjahr 2021 sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von 4,5 Mio. Euro angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr Abschreibungen in Höhe von 4,8 Mio. Euro an.

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 Jahreszahlen nicht aus der Aufsummierung der einzelnen Quartalszahlen ergeben. Aus gleichem Grund kann es sein, dass dargestellte Prozent-Angaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Der Allane Mobility-Konzern operiert mit seinen Tochtergesellschaften in seinem 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 2021 nach einem Rückgang im Vorjahr erholt. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 5,9% zu. Laut dem Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) stieg es um 5,7%. Allerdings hat sich die Erholung der Weltwirt-

schaft seit Mitte 2021 dem IfW zufolge verlangsamt. Grund hierfür seien erneut zunehmende Corona-Infektionen, Lieferengpässe sowie Wachstumsprobleme in China. Die Auswirkungen der neuen Omikron-Variante des Coronavirus auf die Konjunktur seien groß.

Die deutsche Wirtschaft ist 2021 ebenfalls auf Wachstumskurs zurückgekehrt. Das BIP legte nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 2,8% zu. Die Wirtschaftsleistung konnte sich trotz der andauernden Pandemie und Lieferengpässen in fast allen Bereichen erholen. Dies betrifft insbesondere die Bruttoanlageinvestitionen sowie Exporte und Importe. Die privaten Konsumausgaben stabilisierten sich auf dem niedrigen Niveau von 2020. Die durchschnittliche Zahl der Erwerbstätigen war 2021 mit 44,9 Mio. Personen etwa genauso hoch wie im Vorjahr. Die staatlichen Haushalte beendeten das Jahr 2021 erneut mit einem Finanzierungsdefizit – dem zweithöchsten seit der deutschen Wiedervereinigung.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2022;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 85, Dezember 2021;
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im 4. Quartal 2021 um 0,7 % niedriger als im Vorjahr, 28. Januar 2022;
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2021 um 2,7 % gestiegen, 14. Januar 2022.

2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose

Überblick der finanziellen Leistungsindikatoren:

	31. Dezember 2020	Prognose	Anpassung	31. Dezember 2021
Konzernvertragsbestand (Vertragsanzahl)	129.900	Leichter Anstieg	Leicht unterhalb Vorjahreswert ¹⁾	128.800
Operativer Umsatz (in Mio. Euro)	423,3	Auf Vorjahresniveau	Deutlich unterhalb Vorjahreswert ¹⁾	386,0
Ergebnis vor Steuern (in Mio. Euro)	9,1	Höherer einstelliger Millioneneurobetrag	-	6,1

¹⁾ Ad-hoc-Mitteilung vom 8. Dezember 2021

Die Geschäftsentwicklung des Allane Mobility-Konzerns entsprach grundsätzlich im Jahr 2021 den angepassten Erwartungen (bezieht sich nicht auf die unterstützenden Kennzahlen). Trotz den Unsicherheiten und Einschränkungen aus der Corona-Pandemie sowie den transaktionsbezogenen Aufwendungen, hat der Allane Mobility-Konzern eine solide Basis, wie die Ertrags-, Finanz und Vermögenslage zeigt. Der Konzernumsatz, in dem der operative Umsatz und die Verkaufserlöse enthalten sind, sank gegenüber dem Vorjahr um 1,0 % auf 740,4 Mio. Euro (2020: 747,7 Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz (exklusive Verkaufserlöse) ging um 8,8 % auf 386,0 Mio. Euro zurück (2020: 423,3 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich reduzierte Fahrzeugnutzung infolge der COVID-19-bedingten Kontaktbeschränkungen und den damit verbundenen Rückgang der nutzungsbezogenen Erlöse sowie einen rückläufigen Vertragsbestand zurückzuführen. Im März 2021 war der Vorstand von einem operativen Konzernumsatz im Rahmen des Vorjahreswertes ausgegangen. Im Dezember 2021 wurde die Prognose angepasst, sodass der Vorstand fortan einen Wert deutlich unterhalb des Vorjahreswertes erwartete. Wesentliche Gründe für das Abweichen von der Prognose sind die schwächer als erwartete aktuelle Geschäftsentwicklung, begründet insbesondere durch die unter den Erwartungen gebliebene Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage, sowie die sich wieder verschärfende COVID-19-Situation, die bedingt durch die eingeführten staatlichen Maßnahmen weiterhin eine erhebliche Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten hat. Die Verkaufserlöse für Leasingrückläufer und vermarktete Kundenfahrzeuge im Flottenmanagement stiegen um 9,2 % auf 354,4 Mio. Euro (2020: 324,4 Mio. Euro). Dies ist hauptsächlich auf einen Anstieg der Stückpreise der verkauften Fahrzeuge aufgrund der hohen Nachfrage

nach Gebrauchtwagen, insbesondere infolge der Lieferengpässe bei Neuwagen, zurückzuführen. Aufgrund dieser gegenläufigen Entwicklung ging der Konzernumsatz nur leicht zurück.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ging im Berichtsjahr um 13,0 % auf 184,0 Mio. Euro zurück (2020: 211,4 Mio. Euro). Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) fiel um 32,7 % auf 6,1 Mio. Euro (2020: 9,1 Mio. Euro). Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) lag infolgedessen bei 1,6 % (2020: 2,2 %). Das niedrigere EBT liegt im Rahmen der Erwartungen.

Das Eigenkapital des Allane Mobility-Konzerns ist gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 220.192 TEUR gestiegen (2020: 212.851 TEUR). Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug damit zum Bilanzstichtag 18,4 % (2020: 16,4 %)

Der Vertragsbestand des Allane Mobility-Konzerns per 31. Dezember 2021 lag mit 128.800 Verträgen um 0,8 % unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 129.900 Verträge). In seiner Prognose vom März 2021 war der Vorstand von einem leichten Anstieg des Konzernvertragsbestands ausgegangen. Ab Dezember erwartete er einen Wert leicht unterhalb des Vorjahreswertes. Wesentliche Gründe für die Anpassung waren die schwächer als erwartete Geschäftsentwicklung sowie die sich wieder verschärfende COVID-19-Situation im vierten Quartal 2021.

Im Geschäftsfeld Online Retail lag der Vertragsbestand per 31. Dezember 2021 mit 36.500 Verträgen um 5,4 % unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 38.600 Verträge).

Im Geschäftsfeld Flottenleasing reduzierte sich der Vertragsbestand per Jahresende um 11,9 % auf 33.300 Verträge (2020: 37.800 Verträge).

Die Rückgänge in beiden Geschäftsfeldern sind insbesondere auf die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sowie die Lieferengpässe bei Neuwagen zurückzuführen.

Der Vertragsbestand des Geschäftsbereichs Flottenmanagement entwickelte sich sehr positiv. Er legte gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % auf 59.000 Verträge zu (2020: 53.500 Verträge) und erreichte damit ein neues Allzeithoch. Grund hierfür waren insbesondere die Gewinnung neuer Kunden und der Ausbau bestehender Kundenbeziehungen.

Vertragsbestand¹

in Tausend Stück	2021	2020	Veränderung in %
Allane Mobility-Konzern	128,8	129,9	-0,8
Davon Online Retail	36,5	38,6	-5,4
Davon Flottenleasing	33,3	37,8	-11,9
Davon Flottenmanagement	59,0	53,5	10,3

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

3. Vertragsbestands- und Umsatzentwicklung der Geschäftsbereiche

3.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing lag der Vertragsbestand zum Ende des Berichtsjahres mit 69.800 Verträgen um

8,6 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2020 (76.400 Verträge). Dabei ging der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Online Retail um 5,4 % auf 36.500 Verträge zurück (2020: 38.600 Verträge). Der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Flottenleasing fiel um 11,9 % auf 33.300 Verträge (2020: 37.800 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing sank im Berichtsjahr um 2,7 % auf 625,1 Mio. Euro (2020: 642,1 Mio. Euro). Der operative Umsatz (Segmentumsatz ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern) ging um 10,8 % auf 332,8 Mio. Euro zurück (2020: 373,2 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahrzeugen stiegen um 8,7 % auf 292,3 Mio. Euro (2020: 268,9 Mio. Euro).

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement stieg der Vertragsbestand per Ende 2021 gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % auf 59.000 Verträge an (2020: 53.500 Verträge), ein neuer Höchstwert seit Bestehen des Geschäftsbereichs.

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs nahm im Jahr 2021 um 9,2 % auf 115,3 Mio. Euro zu (2020: 105,6 Mio. Euro). Der operative Umsatz stieg um 6,4 % auf 53,2 Mio. Euro (2020: 50,0 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von Kundenfahrzeugen erhöhten sich um 11,8 % auf 62,1 Mio. Euro (2020: 55,6 Mio. Euro). Die Vermarktung von Kundenfahrzeugen als Serviceleistung wird je nach Bedarf in unterschiedlichem Maße von Kunden in Anspruch genommen, so dass die Entwicklung der Verkaufserlöse im Geschäftsbereich Flottenmanagement volatiler als im Geschäftsbereich Leasing ist.

4. Ertragsentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2021	2020	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	740,5	747,7	-7,2	-1,0
Davon operativer Konzernumsatz ¹	386,0	423,3	-37,3	-8,8
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	473,1	473,8	-0,7	-0,1
Personalaufwand	50,1	42,9	7,2	16,6
Netto-Verluste aus finanziellen Vermögenswerten	4,0	4,0	0,0	0,0
Saldo sonstige betriebliche Erträge/Aufwendungen	-29,3	-15,6	-13,7	87,8
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	184,0	211,4	-27,4	-13,0
Abschreibungen	171,0	191,2	-20,2	-10,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	13,0	20,2	-7,2	-35,7
Finanzergebnis	-6,9	-11,1	4,2	38,1
Ergebnis vor Steuern (EBT)	6,1	9,1	-3,0	-32,7
Operative Umsatzrendite (%)	1,6	2,2	-0,6 Punkte	
Ertragsteuern	0,3	6,9	-6,6	-95,8
Konzernüberschuss	5,8	2,2	3,6	168,7
Ergebnis je Aktie ² (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,28	0,11	0,17	

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

² Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände reduzierten sich um 0,1 % auf 473,1 Mio. Euro (2020: 473,8 Mio. Euro). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen gingen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände mit 7,0 % etwas geringfügiger als der operative Konzernumsatz zurück.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere durch den Aufbau an Ressourcen im Bereich IT aufgrund des IT Carve-outs von der Sixt SE um 16,6 % auf 50,1 Mio. Euro (2020: 42,9 Mio. Euro).

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen erhöhte sich insbesondere aufgrund von Kosten im IT-, Rechts- und Beratungsbereich um 87,8 % auf -29,3 Mio. Euro (2020: -15,6 Mio. Euro), wobei die sonstigen betrieblichen Erträge schwächer gesunken als die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gestiegen sind.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) reduzierte sich um 13,0 % auf 184,0 Mio. Euro (2020: 211,4 Mio. Euro).

Die Abschreibungen gingen um 10,6 % auf 171,0 Mio. Euro zurück (2020: 191,2 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 13,0 Mio. Euro um 35,7 % unter dem Niveau des Vorjahres (2020: 20,2 Mio. Euro).

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Berichtsjahr erneut deutlich um 38,1 % auf -6,9 Mio. Euro (2020: -11,1 Mio. Euro). Die Verbesserung des Finanzergebnisses ist neben dem Rückgang des Finanzierungsvolumens auf die günstigere Refinanzierung der im Geschäftsjahr 2017 begebenen und im Dezember 2020 zurückgezählten Anleihe zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) des Allane Mobility-Konzerns im Geschäftsjahr 2021 belief sich auf 6,1 Mio. Euro, 32,7 % unter dem Vorjahreswert von 9,1 Mio. Euro.

Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) erreichte dementsprechend 1,6 % (2020: 2,2 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag gingen um 95,8 % auf 0,3 Mio. Euro zurück (2020: 6,9 Mio. Euro). Der wesentliche Grund für diese Entwicklung sind latente Steueraufwendungen im Vorjahr, denen latente Steuererträge im Geschäftsjahr aus dem Ansatz aktiver latenter Steuern aufgrund des Nichtansatzes einer

Rückstellung in der Steuerbilanz gegenüberstehen. Hauptsächlich dadurch nahm der Konzernüberschuss im Berichtsjahr um 168,7 % auf 5,8 Mio. Euro zu (2020: 2,2 Mio. Euro).

Insgesamt blieb das Geschäftsjahr 2021 unter den im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen an den Vertragsbestand und den operativen Umsatz. Die Erwartungshaltung beider finanziellen Leistungsindikatoren wurden bereits im Dezember 2021 angepasst. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2021 innerhalb der Erwartungen.

5. Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Allane Mobility-Konzerns lag per 31. Dezember 2021 mit 1.194,8 Mio. Euro um 100,7 Mio. Euro bzw. 7,8 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2020 (1.295,6 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die gegenüber dem Vorjahr um 80,0 Mio. Euro auf 1.051,6 Mio. Euro zurückgingen (2020: 1.131,6 Mio. Euro; -7,1%), werden unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. Im Stichtagsvergleich hat sich das Leasingvermögen um 97,1 Mio. Euro bzw. 8,9 % auf 995,4 Mio. Euro verringert (2020: 1.092,5 Mio. Euro). Der Anteil an den Gesamtkтива reduzierte sich mit 83,3 % geringfügig (2020: 84,3 %). Bei den übrigen Positionen der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die immateriellen Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen. Die immateriellen Vermögenswerte sind um 5,5 Mio. Euro bzw. 29,2 % auf 24,2 Mio. Euro (2020: 18,7 Mio. Euro) angestiegen, da im Berichtsjahr weitere Investitionen in selbsterstellte Software vorgenommen wurden. Das Sachanlagevermögen stieg um 10,8 Mio. Euro bzw. 75,0 % auf 25,1 Mio. Euro, vor allem durch ein neues Nutzungsrecht aus einem Mietvertrag für einen neuen Gebrauchtwagenvermarktungsstandort in Berlin.

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken im Stichtagsvergleich um 20,7 Mio. Euro bzw. 12,6 % auf 143,2 Mio. Euro (2020: 163,9 Mio. Euro). Dies resultierte zum Großteil aus dem Rückgang der Vorräte, die hauptsächlich zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge der Leasingflotte und Kundenfahrzeuge beinhalten, sowie dem Rückgang der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die Vorräte sanken um 14,0 Mio. Euro bzw. 26,7 % auf 38,5 Mio. Euro (2020: 52,5 Mio. Euro) aufgrund der rückläufigen Fahrzeugrückläufer gegenüber

dem Vorjahr. Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte fielen um 10,8 Mio. Euro bzw. 28,8 % auf 26,7 Mio. Euro (2020: 37,5 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Forderungen aus Finanzierungsleasing um 5,1 Mio. Euro sowie den Rückgang der Forderungen aus Umsatzsteuern und sonstigen Steuern um 2,4 Mio. Euro zurückzuführen. Demgegenüber stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stichtagsbedingt um 6,0 Mio. Euro bzw. 8,7 % auf 75,2 Mio. Euro (2020: 69,2 Mio. Euro).

Die Ertragsteuerforderungen gingen im Stichtagsvergleich um 0,2 Mio. Euro bzw. 25,0 % auf 0,7 Mio. Euro zurück (2020: 0,9 Mio. Euro).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Aktiva in Mio. Euro	2021	2020
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	24,2	18,7
Leasingvermögen	995,4	1.092,5
Übrige	32,0	20,4
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	38,5	52,5
Liquide Mittel	1,7	2,4
Übrige	103,0	109,0
Aktiva	1.194,8	1.295,6

5.1 Eigenkapitalentwicklung

Per 31. Dezember 2021 belief sich das Eigenkapital des Allane Mobility-Konzerns auf 220,2 Mio. Euro. Der Anstieg um 7,3 Mio. Euro bzw. 3,4 % gegenüber dem Wert zum gleichen Stichtag des Vorjahres (2020: 212,9 Mio. Euro) resultiert im Wesentlichen aus dem erwirtschafteten Konzernüberschuss abzüglich dem Mittelabfluss für die im Berichtsjahr für das Geschäftsjahr 2020 gezahlte Dividende in Höhe von 0,4 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 16,4 % auf 18,4 % der Bilanzsumme, vor allem aufgrund des Rückgangs der Bilanzsumme in Folge des gesunkenen Leasingvermögens.

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

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Passiva in Mio. Euro	2021	2020
Eigenkapital	220,2	212,9
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	314,7	671,7
Übrige	45,3	50,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	490,1	264,2
Übrige	124,5	96,0
Passiva	1.194,8	1.295,6

5.2 Fremdkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2021 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 360,0 Mio. Euro aus (2020: 722,5 Mio. Euro; -50,2%). Hierfür war insbesondere der Rückgang der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 357,0 Mio. Euro auf 314,7 Mio. Euro verantwortlich (2020: 671,7 Mio. Euro; -53,2%). Dies ist im Wesentlichen auf die im Geschäftsjahr 2018 begebene Anleihe mit Fälligkeit in 2022 zurückzuführen, die zum 31. Dezember 2021 nicht mehr unter den langfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen wurde, sondern mit 249,7 Mio. Euro unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten. Zudem ist das benötigte Finanzierungsvolumen aufgrund des rückläufigen Leasingvermögens generell zurückgegangen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich per 31. Dezember 2021 auf 614,6 Mio. Euro (2020: 360,2 Mio. Euro). Der Anstieg um 254,4 Mio. Euro bzw. 70,6% ergab sich insbesondere aus der Zunahme der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 225,9 Mio. Euro bzw. 85,5% auf 490,1 Mio. Euro (2020: 264,2 Mio. Euro) zur Refinanzierung der zurückgezahlten Anleihe 2017 sowie durch den oben genannten Ausweis der Anleihe 2018 unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen stiegen von 2,9 Mio. Euro um 3,4 Mio. Euro bzw. 122,4% auf 6,3 Mio. Euro an. Das ist im Wesentlichen auf gegen die Allane SE geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der zweiten Instanz zurückzuführen. In diesem Zusammenhang hängt bei einem Teil der offenen Fälle der weitere Verlauf dieser

Fälle vom Zeitpunkt ausstehender Urteile des BGH und / oder EuGH zu einzelnen Fällen der Allane SE ab. Für diese offenen Fälle besteht für die Allane SE eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1,9 Mio. Euro, die nicht in den Rückstellungen erfasst wurde. Derzeit sieht der Allane Mobility-Konzern es als unwahrscheinlich an, hieraus in Anspruch genommen zu werden.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 17,9 Mio. Euro bzw. 37,3% auf 65,7 Mio. Euro (2020: 47,8 Mio. Euro).

6. Finanzlage

6.1 Finanzmanagement und Finanzinstrumente

Das Finanzmanagement des Allane Mobility-Konzerns erfolgt zentral im Bereich Finanzen auf Basis interner Richtlinien und Risikovorgaben sowie einer monatlich erstellten Konzernfinanzplanung. 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 die Konzerngesellschaften wahrgenommen.

Die Finanzierungsinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus einem Asset Backed Securities (ABS)-Programm, einer Anleihe, aus Darlehen der Santander Consumer Bank AG sowie bilateralen Kreditlinien mit weiteren Banken zusammen. Die im Vorjahr noch bestehenden Sale-and-Mietkauf-Back-Geschäfte (Mietkaufdarlehen) sind zum 31. Dezember 2021 ausgelaufen.

Zum Ende des Jahres 2021 erfolgte die Finanzierung des Allane Mobility-Konzerns vor allem durch folgende Instrumente:

- Anleihe über nominal 250 Mio. Euro und Fälligkeit in 2022, Kupon von 1,5% p.a. (die Anleihe wurde am 2. Februar 2022 bereits vorzeitig zurückgezahlt und durch Darlehen der Santander Consumer Bank AG refinanziert),

- kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen aus dem ABS-Programm mit Fälligkeiten bis 2027 sowie
- kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen von zugesagten Bankkreditlinien, insbesondere von der Santander Consumer Bank AG. Aus diesen zugesagten Bankkreditlinien sind zum 31. Dezember 2021 558,7 Mio. Euro nicht in Anspruch genommen.

6.2 Liquiditätslage

Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2021	2020
Brutto-Cash Flow	138,7	198,5
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	157,9	41,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-16,1	-11,2
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-142,2	-30,6
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	-0,4	-0,8

Der Allane Mobility-Konzern weist für das Jahr 2021 einen Brutto-Cash Flow in Höhe von 138,7 Mio. Euro aus, der um 59,8 Mio. Euro unter dem Wert des Vorjahres liegt (2020: 198,5 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Nettoumlaufvermögen errechnet sich ein Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit von 157,9 Mio. Euro (2020: Mittelzufluss von 41,1 Mio. Euro). Die Veränderung ist im Wesentlichen auf höhere Einnahmen aus Abgängen von Leasingvermögen sowie deutlich geringere Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 16,1 Mio. Euro (2020: Mittelabfluss von 11,2 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte.

Die Finanzierungstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 142,2 Mio. Euro (2020: Mittelabfluss von 30,6 Mio. Euro). Den Einzahlungen in Höhe von 35,4 Mio. Euro standen die Dividendenauszahlung sowie insbesondere Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von zusammen 177,2 Mio. Euro gegenüber.

In der Summe der Cashflows verringerte sich der Finanzmittelbestand per 31. Dezember 2021 gegenüber dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag nach Wechselkursbedingten Veränderungen um 0,4 Mio. Euro (2020: Rückgang um 0,8 Mio. Euro). Der Finanzmittelbestand von -0,4 Mio. Euro entspricht der Bilanzposition „Bankguthaben“ in Höhe von 1,7 Mio. Euro, saldiert mit in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Kontokorrentkrediten in Höhe von 2,1 Mio. Euro.

6.3 Investitionen

Der Allane Mobility-Konzern steuerte im Jahr 2021 Fahrzeuge mit einem Gesamtwert von 315,8 Mio. Euro (2020: 430,3 Mio. Euro; -26,6%) in die Leasingflotte ein. Dies ist im Wesentlichen auf die bereits erwähnte, unter den Erwartungen gebliebene Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie die sich wieder verschärfende COVID-19-Situation zurückzuführen, die bedingt durch die eingeführten staatlichen Maßnahmen weiterhin eine erhebliche Auswirkung auf das Mobilitätsverhalten hat. Zusätzlich negativ beeinflusst wurden die Investitionen durch Lieferengpässe bei Neufahrzeugen.

7. Segmentberichte

7.1 Geschäftsbereich Leasing

7.1.1 Branchenentwicklung

Die europäische Leasingbranche hat sich nach einem Rückgang von 14,2% im Gesamtjahr 2020 im ersten Halbjahr 2021 erholt. Dem Branchenverband Leaseurope zufolge stieg das Neugeschäftsvolumen der Leasingunternehmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 32,1% auf 152,9 Mrd. Euro. Dabei legte das Neugeschäft im Leasing von Fahrzeugen und Ausrüstung um 39,4% bzw. 24,7% zu.

Die deutsche Leasingwirtschaft, die nach Großbritannien den zweitgrößten Leasingmarkt Europas bildet, konnte sich nach dem pandemiebedingt starken Einbruch im Jahr 2020 ebenfalls leicht erholen. Nach Angaben des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) verzeichnete die Branche ein Wachstum der Anschaffungswerte von 2% (inkl. Lea-

sing und Mietkauf). Das Segment Leasing (ohne Mietkauf) legte um 0,6% zu.

Quellen

Leaseurope, Market overview in 2020 and H1 2021 results, 12. Oktober 2021;

BDL, Erste Prognose für den Geschäftsverlauf in der Leasingbranche 2021, 26. Januar 2022.

7.1.2 Geschäftsentwicklung

Der Geschäftsbereich Leasing umfasst die Geschäftsfelder Flottenleasing (Firmenkundenleasing) und Online Retail (Privat- und Gewerbekundenleasing).

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete der Geschäftsbereich einen Gesamtumsatz von 625,1 Mio. Euro, ein Rückgang um 2,7% (2020: 642,1 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) ging um 10,8% auf 332,8 Mio. Euro zurück (2020: 373,2 Mio. Euro). Die Leasingerlöse (Finanzrate) verringerten sich dabei um 7,9% auf 199,4 Mio. Euro (2020: 216,5 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die im Wesentlichen aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 14,9% auf 133,4 Mio. Euro ab (2020: 156,8 Mio. Euro). Die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen stiegen um 8,7% auf 292,3 Mio. Euro (2020: 268,9 Mio. Euro).

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2021 bei 69.800 Verträgen, was einem Rückgang um 8,6% gegenüber dem gleichen Stichtag des Vorjahres entspricht (2020: 76.400 Verträge).

Im Geschäftsfeld Flottenleasing reduzierte sich die Vertragszahl um 11,9% auf 33.300 Verträge (2020: 37.800 Verträge). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die unter den Erwartungen gebliebene Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Im Geschäftsfeld Online Retail verringerte sich der Vertragsbestand um 5,7% auf 36.500 Verträge (2020: 38.600 Verträge). Grund hierfür waren auch hier insbesondere die geringeren Neubestellungen aufgrund der unter den Erwartungen gebliebenen Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie die ökonomischen Auswirkungen durch die COVID-19-Pandemie.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 369,1 Mio. Euro (2020: 380,7 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs reduzierte sich im Berichtsjahr entsprechend des gesunkenen Vertragsbestands und den rückläufigen nutzungsabhängigen Erlösen um 12,0% auf 183,4 Mio. Euro (2020: 208,3 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ging um 8,1% auf 5,7 Mio. Euro zurück (2020: 6,2 Mio. Euro). Die operative Umsatzrendite des Segments (EBT/operativer Segmentumsatz) belief sich damit auf 1,7% (2020: 1,7%).

Kennzahlen

Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2021	2020	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	199,4	216,5	-7,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	133,4	156,8	-14,9
Verkaufserlöse	292,3	268,9	8,7
Gesamterlöse	625,1	642,1	-2,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	183,4	208,3	-12,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	12,4	17,1	-27,5
Ergebnis vor Steuern (EBT)	5,7	6,2	-8,1
Operative Umsatzrendite (%)	1,7	1,7	0,0 Punkte

Geschäftsfeld Online Retail

Marketing- und Vertriebsaktionen: Im Berichtszeitraum führte Allane im Geschäftsfeld Online Retail mehrere Marketing- und Vertriebsaktionen durch. Dazu gehörte insbesondere die Vertriebskooperation mit Vehiculum und Lidl im März 2021. Dabei wurden der Kia Stonic und verschiedene weitere Fahrzeuge zu Sonderkonditionen an Privatkunden vermarktet. Die Vertragsabschlüsse erfolgten mit Allane.

Zudem führte Allane im Berichtsjahr auf sixt-neuwagen.de erneut die Sonderaktionen „HotCars“ und „Black Leasing Friday“ durch, um Privat- und Gewerbekunden ein begrenztes Kontingent von ausgewählten Neuwagenmodellen zu rabattierten Preisen anzubieten. Im Rahmen der Aktion „Sparathon“ erhielten Kunden zudem Sonderrabatte auf das gesamte Angebot.

Digitalisierung des Vertriebs: Im Berichtsjahr führte Allane einen komplett digitalen Bestellprozess auf sixt-neuwagen.de ein. Das Verfahren ermöglicht Privatkunden, Leasingfahrzeuge online zu bestellen. Die Identitätsprüfung und Vertragsunterzeichnung erfolgt mit Hilfe des Partners IDnow. Zudem wurde die Website insbesondere im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit,

Übersichtlichkeit und mobile Anwendbarkeit überarbeitet.

Personelle Veränderungen: Im Juli des Berichtsjahres übernahm Herr Patrick Kischkel die Geschäftsführung der autohaus24 GmbH. Sein Vorgänger Herr Josef Finauer schied aus dem Unternehmen aus. Herr Patrick Kischkel ist für das Online-Geschäft auf autohaus24.de verantwortlich. Zudem teilt er sich die Geschäftsführung mit Herrn Werner König, der seit Oktober 2020 das Offline-Geschäft mit den Standorten für Gebrauchtwagen in Berlin, München und Frankfurt verantwortet. Ein gemeinsamer Schwerpunkt der Geschäftsführer liegt auf der Erweiterung des Produktportfolios.

Förderung der Kundenzufriedenheit: In regelmäßigen Abständen werden die Privat- und Gewerbekunden nach ihrer Zufriedenheit mit den Angeboten und dem Service des Unternehmens an unterschiedlichen Berührungspunkten von der Konfiguration auf der Webseite bis zur Rückgabe des Fahrzeugs befragt. Ende 2021 errechnete sich daraus ein Customer Satisfaction Score (CSS) von rund 3,8 (Vorjahr: 3,7), wobei der Maximalwert 5,0 beträgt.

Die Websites sixt-neuwagen.de und autohaus24.de wurden im Berichtsjahr vom Nachrichtensender n-tv und vom Deutschen Institut für Service-Qualität (DISQ) mit dem Verbraucher-Award „Deutschlands Beste Online-Portale 2021“ in der Kategorie „Neuwagenportale“ ausgezeichnet. sixt-neuwagen.de ist damit zum fünften Mal in Folge und autohaus24.de zum dritten Mal in Folge unter den Gewinnern. Zum Verbraucher-Award wurden in diesem Jahr rund 45.000 Kundenmeinungen eingeholt und über 640 Anbieter bewertet. Daneben erhielt autohaus24.de eine „hohe Kundenempfehlung“ im Rahmen einer Studie der BILD-Zeitung und der Ratingagentur ServiceValue. Dazu wurden mehr als 900.000 Verbraucher befragt und insgesamt 2.340 Unternehmen und Anbieter aus 204 Branchen berücksichtigt.

Geschäftsfeld Flottenleasing

Digitalisierung des Flottenleasings: Im Januar 2021 erhielt die im Dezember 2020 grundlegend überarbeitete und neu eingeführte Sixt Leasing-App ihr erstes Softwareupdate. Weitere Aktualisierungen folgten im Laufe des Jahres. Dabei wurden mehrere neue Funktionen hinzugefügt. Die Anwendung bietet Dienstwagenfahrern die Möglichkeit, ihren Leasingvertrag per Smartphone zu verwalten und viele nützliche Funktio-

nen zu nutzen. Dazu gehören beispielsweise Werkstattsuche, Terminbuchungen, Schadenmeldungen oder die Kontaktaufnahme zur Assistance. Die App soll auch in Zukunft fortlaufend weiterentwickelt werden.

Im Februar 2021 optimierte Allane außerdem die Fahrzeugübergabe und -rücknahme an seinen Standorten in Frankfurt, Berlin und München. Seitdem werden sämtliche Logistikprozesse digital in der bereits gelaunchten SML-Softwarelösung (Service-Modul Logistik) erfasst: von der Anlieferung des neuen Leasingfahrzeugs per Lkw und der Übergabe an den Firmen- oder Privatkunden bis hin zur Rücknahme sowie Abholung durch die Spedition.

Darüber hinaus hat Allane im Juni 2021 sein digitales Analysetool „FleetIntelligence“ komplett neu entwickelt und sowohl für Flottenkunden und -manager als auch für interne Analysen eingeführt. Die neue Anwendung basiert auf (Cloud-)Technologie und ermöglicht Flottenmanagern somit, ihre Flotte im Hinblick auf Parameter wie Bestand, Kosten, Nachhaltigkeit und Schäden zu analysieren. Dadurch versetzt „FleetIntelligence“ Flottenmanager in die Lage, frühzeitig Optimierungspotenziale zu erkennen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Ausbau des Geschäfts mit kleineren Firmenkunden: Kleinere Firmenkunden mit 20 bis 100 Fahrzeugen bieten Allane in der Regel ein höheres Margenpotenzial pro Vertrag als größere Flottenkunden. Außerdem ist die Wettbewerbssituation weniger intensiv als im Großkundengeschäft. Im Berichtsjahr hat Allane seine Aktivitäten in diesem Kundensegment daher strategiekonform ausgebaut und damit sein Kundenportfolio weiter diversifiziert.

Förderung der Kundenzufriedenheit: Die Kunden von Allane werden regelmäßig zu ihrer Zufriedenheit befragt. Das Unternehmen nutzt dazu ein spezielles CSI-Tool (Customer Satisfaction Index). Dabei können sowohl die Nutzer der Leasingfahrzeuge als auch die Fuhrparkmanager eine detaillierte Rückmeldung zur Servicequalität geben. Allane nutzt diese Daten, um das Leistungsportfolio anhand der Kundenwünsche und -bedürfnisse weiter zu optimieren. Das CSI-Tool belegte im Jahr 2021 erneut eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. 83 % hatten die Absicht, auch in Zukunft die Lösungen von Allane nutzen zu wollen (2020: 94 %).

7.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

7.2.1 Branchenentwicklung

Die allgemeine Nachfrage nach Dienstleistungen im Bereich Flottenmanagement ist nach Einschätzung von Allane weiterhin hoch. Das trifft auch auf die Bereitschaft der Unternehmen, das Management ihrer Fahrzeugflotten an externe Spezialisten auszulagern. Zu den entscheidungsrelevanten Faktoren zählen Kosten- und Planungssicherheit, individuell zugeschnittene Lösungen sowie spezialisiertes Know-how. Zudem zielen Unternehmen durch die Auslagerung darauf ab, ihre Personalressourcen zu schonen und eigene Kapazitäten verstärkt für das Kerngeschäft einzusetzen.

2021 wurden laut Dataforce rund 786.000 neue Pkw im relevanten Flottenmarkt (gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter) zugelassen, 4,4 % weniger als 2020 (822.000 Pkw). Der Anteil am Gesamtmarkt der Pkw-Zulassungen stieg auf einen Rekordwert von 30 %. Für 2022 erwartet Dataforce einen Anstieg der Pkw-Zulassungen im relevanten Flottenmarkt um 5 %. Dabei dürften die Hersteller mit den wieder anlaufenden weltweiten Lieferketten im zweiten Halbjahr beginnen, den „immensen Auftragsbestand“ abzuarbeiten.

Während das Interesse am Flottenmanagement wächst, steigt auch der Anspruch der Kunden. Nach Einschätzung von Allane wird das Fuhrparkmanagement immer komplexer. Dies führt dazu, dass Fuhrparkmanager maßgeschneiderte Mobilitätslösungen entwickeln und ganzheitliches Fuhrparkmanagement mit individueller Beratung verbinden müssen. Im Zuge der Digitalisierung ist es außerdem erforderlich, Schnittstellen für den zunehmenden Datenaustausch bereitzustellen.

Quellen

Dataforce, Bilanz 2021: Historisches Tief bei Pkw-Neuzulassungen – Chancen für den Autohandel, 21. Januar 2022;
bfp Fuhrpark + Management, Ab 2025 gehen Stromer im Fuhrpark in Führung, 17. November 2021.

7.2.2 Geschäftsentwicklung

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

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs erreichte im Berichtsjahr 115,3 Mio. Euro und lag damit um 9,2 % über dem Niveau des Vorjahres von 105,6 Mio. Euro. Der

operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) stieg um 6,4 % auf 53,2 Mio. Euro (2020: 50,0 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen nahmen im Jahr 2021 um 11,8 % auf 62,1 Mio. Euro zu (2020: 55,6 Mio. Euro). Die Vermarktung von Fahrzeugen als Serviceleistung wird je nach Bedarf in unterschiedlichem Maße von Kunden in Anspruch genommen, so dass die Entwicklung der Verkaufserlöse im Geschäftsbereich Flottenmanagement volatiler als im Geschäftsbereich Leasing ist.

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2021 mit 59.000 Verträgen um 10,3 % über dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag (2020: 53.500 Verträge). Grund hierfür waren insbesondere die Gewinnung neuer Kunden und der Ausbau bestehender Kundenbeziehungen.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 104,1 Mio Euro (2020: 93,1 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs ging im Berichtsjahr um 79,1% auf 0,7 Mio. Euro zurück (2020: 3,1 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) verringerte sich um 84,6% auf 0,5 Mio. Euro (2020: 2,9 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2021 war insbesondere von Beratungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Stellung des Erlaubnis-Antrags für die Erbringung von Zahlungsdienstleistungen nach dem Zahlungsdienststeuergesetz (ZAG), die die Allane Mobility Consulting GmbH betrifft, sowie gestiegenen Aufwendungen für Softwareprodukte geprägt. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) erreichte damit 0,8 % nach 5,8 % im Vorjahr.

Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement

in Mio. EUR	2021	2020	Veränderung in %
Flottenmanagementenerlöse	53,2	50,0	6,4
Verkaufserlöse	62,1	55,6	11,8
Gesamterlöse	115,3	105,6	9,2
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	0,7	3,1	-79,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,6	3,1	-80,6
Ergebnis vor Steuern (EBT)	0,5	2,9	-84,6
Operative Umsatzrendite (%)	0,9	5,8	-4,9 Punkte

Digitalisierung des Flottenmanagements: Im Juli 2021 erweiterte die Allane Mobility Consulting GmbH ihre Smartphone-App „The Companion“ mit der elektronischen Führerscheinkontrolle „DriversCheck“. Die Anwendung erfüllt alle gesetzlichen Anforderungen an die Führerscheinkontrolle und ermöglicht den Dienstwagenfahrern der Fuhrparkkunden, ihren Führerschein selbstständig und in Echtzeit zu kontrollieren. Fahrer und Fuhrparkleiter werden automatisch vom „DriversCheck“ benachrichtigt, wenn eine Kontrolle ansteht. Und auch alle weiteren Kontrollprozesse werden automatisch im Hintergrund erfasst. Fuhrparkleiter können die Daten über ein Portal einsehen und Berichte erstellen.

Umfirmierung und personelle Änderungen: Im Juli 2021 wurde die Sixt Mobility Consulting GmbH in Allane Mobility Consulting GmbH umbenannt. Die beiden Geschäftsführer Herr Michael Poglitsch und Herr Christian Braumiller schieden im Laufe des Berichtsjahres aus

dem Unternehmen aus. Von Juni 2021 bis zu ihrem Ausscheiden Ende Dezember 2021 übernahm Frau Silke Kuhnlein die Geschäftsführung. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde Herr Ömer Köksal zum Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung ernannt. Die Geschäftsführung soll mit einer zweiten Person besetzt werden.

B.3 – Personalbericht

1. Strategische Personalarbeit

Der Allane Mobility-Konzern legt wesentlichen Wert auf eine hohe Dienstleistungsorientierung und eine ausgeprägte Servicementalität seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies betrifft die Entwicklung kundenindividueller und bedarfsgerechter Produktlösungen genauso wie einen kompetenten, umfassenden, engagierten und freundlichen Service. Aus diesem Grund misst Allane der Personalarbeit strategische Bedeutung bei. Der ganzheitliche Ansatz reicht von umfangreichen Auswahlverfahren bis zu Aus- und Weiterbildungen zur fachlichen wie persönlichen Entwicklung.

Bei der Suche und Auswahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern legt Allane einen besonderen Wert darauf, dass die Kandidatinnen und Kandidaten zur Unternehmenskultur passen. Auf der anderen Seite muss das Unternehmen aber auch zur zukünftigen Mitarbeiterin oder zum zukünftigen Mitarbeiter passen. Dies spielt bereits bei der Suche, insbesondere aber im Rahmen der Bewerbungsgespräche eine wesentliche Rolle. Bereits bei Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern wird dieser Ansatz verfolgt. 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 das Unternehmen eine aktive Feedback-Kultur und achtet auf eine regelmäßige Bewertung zwischen Führungskraft sowie Mitarbeiterin oder Mitarbeiter in beide Richtungen. 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 ein ins Intranet integriertes Portal eine Vielzahl an Seminaren zur Weiterbildung zur Verfügung, aus denen in Abspra-

che 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 und bestrebt sind, die Produkte und Services von Allane permanent zu verbessern und somit den sich wandelnden (Mobilitäts-)Bedürfnissen ihrer Kunden nicht nur gerecht zu werden, sondern diese auch aktiv mitzugestalten.

Nachwuchsförderung, Mitarbeiterentwicklung und Führungskräfteausbildung von Allane sind in das zentrale Personalmanagement im Allane Mobility-Konzern eingebunden.

Traineeship

Allane bietet Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen ein General Management Traineeprogramm über 18 Monate an. In dieser Zeit durchlaufen die Trainees verschiedene Kernbereiche des Konzerns. Zudem haben sie die Möglichkeit, Berufserfahrung in Auslandsgesellschaften zu sammeln. Bei guter Leistung wird den Trainees nach Beendigung ihres Traineeships eine Übernahme in ein festes Anstellungsverhältnis im Allane Mobility-Konzern angeboten. 2021 sind keine neuen Trainees gestartet.

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 durchschnittlich Beschäftigten nach Geschäftsbereich

	2021	2020
Leasing	630	606
Flottenmanagement	85	87
Gesamt	715	693

Der Allane Mobility-Konzern beschäftigte im Jahr 2021 durchschnittlich 715 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von rund 4 % entspricht (2020: 693 Beschäftigte).

3. Grundzüge des Vergütungssystems

3.1 Allgemeine Vergütungspolitik des Allane Mobility-Konzerns

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 Berücksichtigung der Anforderungen der Institutsvergütungsverordnung (InstitutsVergV). Für die Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands der Allane SE 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 im Allane Mobility-Konzern. 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 unsere 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 Interessenskonflikten.
- Sie unterstützt die künftige wirtschaftliche Entwicklung und Leistungsfähigkeit des Allane Mobility-Konzerns.

3.2 Vergütungssystem der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Allane Mobility-Konzern 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 nachträglich 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 von einem Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung von rund 60:40 bis hin zu rund 95:5 (jeweils unterstellt eine 100%ige Zielerreichung). 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten, soweit eine variable Gehaltszahlung für das laufende Geschäftsjahr zu erwarten ist, in der Regel im September eine Abschlagszahlung auf die zu erwartende variable Gehaltszahlung. Die endgültige Auszahlung erfolgt dann nach Ablauf des Geschäftsjahres, spätestens im Rahmen der Gehaltsauszahlung des dritten Monats nach Geschäftsjahresende.

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

Benefits

Neben Grundvergütung und variabler Vergütung können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Allane Mobility-Konzerns folgende Nebenleistungen erhalten:

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

Nach Festlegung des Vorstands der Sixt SE, der bis zum Börsengang im Mai 2015 hundertprozentigen Muttergesellschaft, hatten ausgewählte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zum Börsengang die Möglichkeit zur

Teilnahme an einem Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching Stock Programm). Für die letzte für Allane SE Mitarbeiter bestehende Tranche mit Ausübung 2021 fand keine Ausschüttung im Geschäftsjahr 2021 statt, da die Ausübungsbedingungen nicht erfüllt waren.

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 Interessenskonflikte 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 2020 und 2021 auf individueller Basis wie folgt festgelegt¹:

Bezüge

in EUR	Michael Ruhl		Björn Waldow	
	2021 Ist	2020 Ist	2021 Ist	2020 Ist
Grundvergütung	200.000	400.000	314.589	400.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	6.812	20.811	14.589	20.884
Summe fixe Vergütung	206.812	420.811	329.178	420.884
Mehrfährige variable Vergütung ¹	200.000	848.460	66.667	498.460
Summe Gesamtvergütung	406.812	1.269.271	395.845	919.344

¹ Wird bis 2024 gestreckt ausbezahlt.

Bezüge

in EUR	Donglim Shin	Álvaro Hernández
	2021 Ist	2021 ist
Grundvergütung	290.971	100.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	79.428	34.530
Summe fixe Vergütung	370.399	134.530
Mehrfährige variable Vergütung ¹	94.570	37.600
Summe Gesamtvergütung	464.969	172.130

¹ Wird im Falle von Donglim Shin bis 2024 gestreckt ausbezahlt.

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. 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.

Unter bestimmten Umständen müssen insbesondere 70 % der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu vier Jahren gestreckt werden.

Daneben erhalten die Mitglieder des Vorstands, wie auch andere Führungskräfte des Allane Mobility-

Konzerns, 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.

3.5 Unterjährige Anpassungen der Vorstandsvergütung

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. Dadurch, dass für die Allane SE nun die Bestimmungen der InstitutsVergV für bedeutende Institute gelten, ergibt sich Anpassungsbedarf bei den Regelungen der

variablen Vergütung. Für die Mitglieder des Vorstands gelten die verschärften Regelungen bereits rückwirkend ab 1. Januar 2020.

Als sogenannte Risikoträger gemäß § 18 InstitutsVergV gelten für die variable Vergütung insbesondere die §§ 19-22 InstitutsVergV. Dies bedeutet insbesondere, dass unter bestimmten Umständen 40 % der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden müssen.

Momentan befindet sich das sogenannte Deferral Instrument zur Streckung der Bonuszahlungen von Risikoträgern über mehrere Jahre noch in der Bearbeitung und wird voraussichtlich im Laufe des zweiten Quartals 2022 finalisiert.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 2021 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 gewähren 92,07 % der Stimmen. Weitere direkte oder indirekte Beteiligungen, die per 31. Dezember 2021 10 % der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden und dem Vorstand auch nicht bekannt.

Aktien mit Sonderrechten

Per 31. Dezember 2021 sind keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, vorhanden.

Beteiligung von Arbeitnehmern und ihre 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 jedoch der Aufsichtsrat 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 Optionschuldverschreibungen. 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.

Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen

Der Vorstand war durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis einschließlich 31. Mai 2021 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 200.000.000,00 Euro mit befristeter oder unbefristeter Laufzeit zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte zum Bezug von insgesamt bis zu 4.122.318 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien der Allane SE mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 4.122.318,00 Euro nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Eine entsprechende Ausgabe und Gewährung ist im Geschäftsjahr 2021 nicht erfolgt.

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

Anleihen

Bei einem Kontrollwechselereignis, auch infolge eines Übernahmeangebots, sind die jeweiligen Gläubiger der von der Allane SE begebenen Anleihe 2018/2022 (ISIN: DE000A2LQKV2), im Nennbetrag von 250,0 Mio. Euro, berechtigt, von der Emittentin den vollständigen oder teilweisen Rückkauf der von ihnen gehaltenen Schuldverschreibungen zu verlangen. Ein „Kontrollwechselereignis“ tritt nach den Anleihebedingungen dann ein, wenn ein Kontrollwechsel eintritt und es innerhalb des Kontrollwechselzeitraums (120 Tage ab Ankündigung bzw. Eintritt des Kontrollwechsels) zu einer Absenkung eines vorhandenen Ratings kommt bzw. in diesem Zeitraum keine Ratingagentur ein Investment Grade Rating vergeben hat. Bei dieser Berechtigung der Anleihegläubiger handelt es sich um ein Gläubigerrecht, das am Kapitalmarkt oder auch im Kreditgeschäft üblich ist. Die Anleihe wurde am 2. Februar 2022 vorzeitig zurückgezahlt. Die Mitteilung an die Gläubiger über die vorzeitige Rückzahlung erfolgte am 30. Dezember 2021 im Bundesanzeiger.

Vereinbarungen mit der Sixt SE und Tochtergesellschaften

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

Diese Markenvereinbarung kann von der Lizenzgeberin 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 kann ferner außerordentlich gekündigt werden, wenn durch die HCBE oder ihre Gesellschafter Aktien der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar an im Einzelnen abschließend aufgezählte Wettbewerber der Sixt SE übertragen werden.

Ein entsprechendes Sonderkündigungsrecht haben die Gesellschaft und die Sixt Autovermietung GmbH & Co.

KG, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Sixt SE, im Vertrag über den IT-Carve-out vereinbart, der ebenfalls im Rahmen des Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Gesellschaft an die HCBE geschlossen wurde.

Schließlich sieht auch 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, ein entsprechendes Sonderkündigungsrecht vor.

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) erwartet eine Fortsetzung des Wachstumskurses der Weltwirtschaft im Jahr 2022, wenngleich in langsamerem Tempo. In seinem Ausblick vom Januar 2022 rechnet der IWF mit einem Anstieg des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 4,4 % (2021: 5,9 %). Damit hat er seine Schätzung im Vergleich zur Herbstprognose 2021 um 0,5 Prozentpunkte reduziert. Grund hierfür sind insbesondere die wiedereingeführten Mobilitätsbeschränkungen infolge der Verbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus sowie steigende Energiepreise und Lieferengpässe, die zu einer höher als erwarteten Inflation geführt haben. Darüber hinaus wird der Ausblick durch die Verschärfung der Geldpolitik in den USA, die Probleme auf dem chinesischen Immobilienmarkt und die langsamer als erwartete Erholung des Privatkonsums belastet.

Für den Euroraum erwartet der IWF ein BIP-Wachstum von 3,9 % (2021: 5,2 %). Die Herbstprognose wurde damit um 0,4 Prozentpunkte nach unten korrigiert. Grund hierfür sind insbesondere die pandemiebedingten Mobilitätsbeschränkungen und Lieferengpässe. Für Deutschland geht der IWF von einem Wirtschaftswachstum von 3,8 % aus (2021: 2,7 %). Die Herbstprognose war 0,8 Prozentpunkte höher gewesen.

Das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom Dezember 2021 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 4,5 % im Jahr 2022. Damit hat es seine Prognose vom September 2021 um 0,5 Prozentpunkte reduziert. Die Pandemie und Lieferengpässe würden die Konjunktur weiterhin dämpfen, aber an Einfluss verlieren, so das IfW. Man rechne zwar mit neuen Infektionswellen, die Auswirkungen dürften aber aufgrund der hohen Impfquoten und des hohen Anteils der Genesenen immer geringer werden. Zugleich erwartet das IfW, dass die Lieferengpässe mit zunehmender Anpassung der Produktionskapazitäten und der Wertschöpfungsketten allmählich überwunden werden.

Für den Euroraum erwartet das IfW in seinem Ausblick vom Dezember 2021 ein Wirtschaftswachstum von 3,5 % im Jahr 2022. Damit hat das Institut seine Prognose vom September 2021 um fast einen Prozentpunkt verringert. Die Erholung dürfte laut IfW nach dem Rück-

schlag im Winter 2021 im Frühjahr 2022 wieder an Fahrt aufnehmen. Dabei dürften sich die Lieferengpässe, welche die industrielle Aktivität im Winter deutlich beeinträchtigten, allmählich auflösen und kräftige Wertschöpfungszuwächse im verarbeitenden Gewerbe im Jahresverlauf ermöglichen. Der Preisdruck vonseiten der Energiepreise werde abflauen, der Preisauftrieb bei Industriegütern könnte sich dagegen verstärken. Die Erwerbslosenquote dürfte weiter zurückgehen.

Für Deutschland geht das IfW von einem BIP-Anstieg von 4,0 % aus. Die Prognose vom Dezember 2021 liegt damit um 1,1 Prozentpunkte unter dem Ausblick vom September 2021. Die Erholung der Konjunktur werde nach Einschätzung des IfW abermals ausgebremst. Das Infektionsgeschehen im Winter hemme wie in früheren Wellen besonders die Aktivität in den kontaktintensiven Dienstleistungsbranchen. Daher werde es zu einem Rückschlag bei den privaten Konsumausgaben kommen und wohl auch zu geringen Rückgängen beim BIP. Wenn die Belastungen seitens der Pandemie mit dem Frühjahr nachließen, werde ähnlich wie 2021 eine kräftige Erholung einsetzen, so das IfW. Die wirtschaftliche Aktivität dürfte dann auch deshalb besonders viel Schwung entfalten, weil die Lieferengpässe, die die Industrieproduktion derzeit massiv belasten, voraussichtlich nachließen.

Sowohl der IWF als auch das IfW haben ihre Prognosen vor dem Beginn des Krieges in der Ukraine veröffentlicht. Daher berücksichtigen sie nicht die möglichen Auswirkungen des Krieges auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung in den oben genannten Regionen.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2022;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 85 und 86, Dezember 2021.

2. Voraussichtliche Branchenentwicklung

Für 2022 rechnet die deutsche Leasingbranche mit einem Wachstum des Neugeschäfts. Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) erwartet vorläufig einen Anstieg der Anschaffungswerte (inklusive Mietkauf) zwischen 5 und 7 %. Er begründet dies insbesondere mit den Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute. Risiken sieht der BDL in einer länger als erwarteten Knappheit von Vorprodukten,

anhaltend hohen Energiekosten sowie einer Eskalation des Ukraine-Krieges.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet, dass der Pkw-Weltmarkt im Jahr 2022 mit einem Plus von 4 % ähnlich wächst wie 2021. Damit würde 2022 der Höchststand aus dem Jahr 2017 noch um knapp 13 % unterschritten. Die Märkte in den USA und China dürften um 2 % zulegen. Europa ist laut dem VDA aktuell noch deutlich weiter vom Vorkrisenniveau entfernt und dürfte unter anderem bedingt durch Nachhol-effekte um 5 % zulegen. Für Deutschland erwartet der VDA ein Marktwachstum von 7 % auf 2,8 Mio. Pkw. Die Inlandsproduktion soll dabei um 13 % auf 3,5 Mio. Einheiten zulegen, was dem Produktionsniveau des Jahres 2020 entsprechen würde. Die Auslandsproduktion dürfte um 5 % auf 9,9 Mio. Einheiten steigen.

Die oben wiedergegebenen Prognosen des VDA wurden vor dem Ausbruch des Ukraine-Krieges veröffentlicht und seitdem nicht verändert. Anfang März, kurz nach dem Ausbruch des Kriegs, teilte der VDA jedoch mit, dass ein verlässlicher Ausblick aufgrund der „sehr dynamischen Situation“ schwierig sei und es zu „weiteren Beeinträchtigungen“ bei der Fahrzeugproduktion in Deutschland kommen werde. Deren Umfang konnte der VDA nach eigenen Angaben noch nicht beziffern.

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, Erste Prognose für den Geschäftsverlauf in der Leasingbranche 2021, 26. Januar 2022;
VDA, „Mehr Fortschritt. Mehr Geschwindigkeit. Mehr Investitionen. Mehr Infrastruktur. Deutschland muss weltweit voran gehen und die Standards setzen!“, 9. Februar 2022;
VDA, Unterstützung der Sanktionen – erhebliche Auswirkungen des Krieges, 3. März 2022.

3. Voraussichtliche allgemeine Entwicklung

Der Allane Mobility-Konzern beabsichtigt, seine Position im Online-Direktvertrieb von Neuwagen sowie als Spezialist im Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten weiter auszubauen.

Die bisherige Strategie soll fortgeführt werden. Die Schwerpunkte liegen weiterhin auf Digitalisierung, Internationalisierung sowie Vertrags- und Ergebnisswachstum. Ziel von Allane ist es, der führende markenunabhängige Anbieter von umfassenden Mobilitätslösungen in Europa zu werden.

Im Jahr 2022 möchte das Unternehmen weitere Weichen für künftig starkes und profitables Wachstum insbesondere in den Geschäftsfeldern Online Retail und Flottenmanagement stellen. Der Fokus wird insbesondere darauf liegen, die Digitalisierung des Geschäftsmodells voranzutreiben.

Darüber hinaus 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 ist geplant, die Kostenstruktur zu optimieren, indem Synergien zwischen den Geschäftsfeldern noch besser genutzt werden.

Weitere Wachstumschancen und Synergiemöglichkeiten könnten sich aus der Zusammenarbeit mit dem Mehrheitseigentümer der Allane SE, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ergeben.

3.1 Geschäftsfeld Online Retail

Der Online Retail-Markt in Deutschland bietet dem Unternehmen ein attraktives Wachstumspotenzial. Allane erwartet, dass sich der Neuwagenvertrieb in naher Zukunft mehr und mehr auf Online-Kanäle verlagern wird. Das zeigen auch zahlreiche Studien (siehe „Chancenbericht“ in diesem Lagebericht).

Der Allane Mobility-Konzern hat sich als Ziel gesetzt den noch relativ jungen Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden zu erobern. Weitere Marktanteile sollen insbesondere durch geeignete Marketingaktivitäten sowie über Kampagnen und Kooperationen gewon-

nen werden. Um weitere Vertriebskanäle zu erschließen, prüft das Unternehmen zudem fortlaufend die Möglichkeit von Akquisitionen.

Das Unternehmen arbeitet laufend daran, das Produkt- und Serviceangebot des Geschäftsfelds weiterzuentwickeln, um neue Kundengruppen anzusprechen und zusätzliches Wachstum zu generieren. Insbesondere Vertriebskooperationen zur Vermarktung von Neuwagen sowie die Einführung von Leasingangeboten für Gebrauchtfahrzeuge sollen das Vertragswachstum unterstützen. Darüber hinaus liegt der Fokus auf der Ausweitung des Serviceangebots durch die Entkopplung von Leasingvertrag und Serviceprodukten.

Neben der Ausweitung des Produkt- und Serviceangebots legt Allane großen Wert auf die Weiterentwicklung der IT-Systeme und die Optimierung der Kundenprozesse. Es ist das Ziel, das Kundenerlebnis fortlaufend zu verbessern, indem die Webseiten sowie die Bestell-, Auslieferungs- und Rücknahmeprozesse noch stärker auf Benutzerfreundlichkeit ausgerichtet werden. Dies soll sich positiv auf die Kundenzufriedenheit auswirken und dadurch den Abschluss von Neu- und Folgeverträgen befördern.

Aufgrund der dargestellten Wachstumsperspektiven und der fortschreitenden Digitalisierung wird das Geschäftsfeld Online Retail nach wie vor als großer Wachstums- und Ergebnistreiber des Konzerns gesehen.

3.2 Geschäftsfeld Flottenleasing

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

Aufgrund des starken Preiswettbewerbs im Segment mit großen und mittelgroßen Firmenkunden beabsichtigt Allane, das Geschäft mit kleineren Firmenkunden (20 bis 250 Fahrzeuge) weiter auszubauen. Dieses Segment wird durch lokale Business Account Manager angesprochen und betreut. Dadurch sollen interessante

Margenpotenziale erschlossen und das Firmenkundenportfolio weiter diversifiziert werden.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Vorstand, dass der Anteil an Kunden mit kleineren Flotten innerhalb des Vertragsbestands des Geschäftsfelds zunehmen wird.

Darüber hinaus sollen Flottenkunden durch proaktives Vertragsmonitoring sowie Beratung zu flexiblen und optimalen Laufzeit- und Laufleistungsänderungen unter Berücksichtigung der aktuellen COVID-19-Situation und Einkaufssituation überzeugt werden.

3.3 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement will der Allane Mobility-Konzern 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 Heimatmärkten, insbesondere über bestehende Kundenbeziehungen, ausgebaut werden.

Darüber hinaus wird Allane weiter auf intelligente IT-Lösungen setzen und kontinuierlich in die Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur und die Digitalisierung des Geschäftsmodells investieren. Ziel ist es, durch digitale Lösungen das Serviceniveau für die Unternehmenskunden und das Nutzererlebnis für Dienstwagenfahrer weiter zu verbessern. Die im zweiten Halbjahr 2019 eingeführte und fortlaufend erweiterte Self-Service App für Dienstwagenfahrer, „The Companion“, soll im Geschäftsjahr 2022 auf weitere Kunden und Nutzer ausgeweitet werden. Durch eine stärkere Verbreitung der App könnte der Personalaufwand in der Nutzerbetreuung reduziert und in andere Tätigkeiten wie Beratungsleistungen verlagert werden. Das Unternehmen erwartet sich davon positive Auswirkungen auf Produktivität und Kundenzufriedenheit.

Langfristig soll sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität weiterentwickeln. Denn die Mobilitätsbedürfnisse von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern haben sich insbesondere in Großstädten zuletzt deutlich gewandelt. Wenngleich der Dienstwagen voraussichtlich ein zentraler Bestandteil der Unternehmensmobilität bleiben wird, steigt die Nachfrage von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach flexiblen und individuellen Mobilitätsangeboten unter Einbindung

aller Verkehrsmittel. Allane bereitet sich im Geschäftsbereich Flottenmanagement daher darauf vor, die gesamte Bandbreite der Unternehmensmobilität über alle Zulieferer und Anbieter zu managen: von klassischen Dienstwagen bis hin zu weiteren Mobilitätslösungen im B2B-Geschäftsbereich.

4. Konzern-Finanzprognose 2021

Für das Geschäftsjahr 2022 erwartet der Vorstand einen Vertragsbestand in einer Bandbreite von 130.000 bis 150.000 Verträgen (2021: 128.845 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz in einer Bandbreite von 350 bis 400 Mio. Euro (2021: 382,6 Mio. Euro). In Bezug auf das EBT erwartet der Vorstand einen höheren einstelligen Millioneneurobetrag (2021: 6,1 Mio. Euro).

Gründe für diese Prognose sind neben der bisherigen operativen Geschäftsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr die anhaltende COVID-19-Situation, die Lieferbeschränkungen für Neuwagen aufgrund der Halbleiterknappheit und die im Risikobericht beschriebenen möglichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs auf den Automobilmarkt. In diesem Zusammenhang geht die Gesellschaft davon aus, dass das Markt- und Geschäftsumfeld für Neuverträge und nutzungsabhängige Umsätze weiterhin durch die zuvor genannten Elemente negativ beeinflusst werden wird. Für das zweite Halbjahr 2022 erwartet die Gesellschaft jedoch eine Erholung der Geschäftsentwicklung bei Neuverträgen und nutzungsabhängigen Umsätzen aufgrund einer Normalisierung der Corona-Pandemie und eines besseren Neuwagenangebots nach dem Sommer, während die Auswirkungen der

Situation in der Ukraine auf die europäischen Volkswirtschaften ungewiss bleiben. In Bezug auf das EBT für das erste Quartal 2022 geht der Vorstand aufgrund des starken KFZ-Verwertungsgeschäfts von einem Wert aus, der voraussichtlich über dem entsprechenden Vorjahreswert (Q1 2021: 1,0 Mio. Euro) liegen wird. Das Verwertungsgeschäft wird voraussichtlich im Laufe des restlichen Jahres nicht mehr die erzielten Ergebnisse der vergangenen Monate erreichen. Darüber hinaus wird das Konzernergebnis im Geschäftsjahr 2022 insgesamt weiterhin durch transaktionsbedingte Kosten im Zusammenhang mit der Übernahme der Gesellschaft durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) belastet.

Gesamtaussage zur zukünftigen Entwicklung

Insgesamt ist das Jahr 2022 mit großen Unsicherheiten behaftet. Zu nennen ist hier vor allem der weitere Verlauf der COVID-19-Pandemie, die Lieferengpässe in der Automobilindustrie und die geopolitischen Entwicklungen in der Ukraine. Um diese Herausforderungen meistern zu können, wird der Allane Mobility-Konzern weiter an der Steigerung der Effizienz und der Digitalisierung der Produkte und Prozesse sowie dem Abschluss des IT-Carve-outs arbeiten. Aufgrund der soliden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Zusammenarbeit mit der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, einem Joint Venture der Santander Consumer Bank AG und der Hyundai Capital Services Inc., blickt der Allane Mobility-Konzern insgesamt mit Zuversicht auf das Jahr 2022.

B.6 – Risiko- und Chancenbericht

1. Risikosituation

Als europaweit agierende Unternehmensgruppe ist der Allane Mobility-Konzern einer Vielzahl unterschiedlicher 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)

Der Allane Mobility-Konzern ist in den beiden Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig, die den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit jeweils in Deutschland haben.

Beide Geschäftsbereiche sind zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und speziell in Deutschland abhängig, da dadurch die Investitionsneigung und die Ausgabebereitschaft der Kunden und damit die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen wesentlich beeinflusst werden.

In konjunkturellen Schwächephasen kann die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen durch Sparmaßnahmen bei Unternehmen und Privathaushalten rückläufig sein. Zudem ist in diesen Phasen generell mit höheren Ausfallrisiken (z. B. Branchenrisiken und Adressenausfallrisiken) zu rechnen. Eine Abschwächung der Gesamtkonjunktur kann somit negative Folgen für die Nachfrage und die Rentabilität von Leasing- und Flottenmanagementprodukten haben.

Auch das Aufkommen alternativer Mobilitätslösungen durch etablierte sowie neue Automobilhersteller und Marktteilnehmer, der zunehmende Trend zur Abkehr von Verbrennungsmotoren sowie neue Mobilitätsangebote könnten die Nachfrage nach klassischen Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen negativ beeinflussen.

Um diesen sich teils rasch wandelnden Marktgegebenheiten und Kundenanforderungen im Hinblick auf den Anspruch der Innovationsführerschaft Rechnung zu tragen und weitere Marktanteile zu gewinnen, entwi-

ckelt der Allane Mobility-Konzern neue Produktideen und Geschäftsmodelle, deren Markteinführung und -durchdringung hohe Vorlaufkosten verursachen kann. Trotz entsprechender Marktanalysen und Planungen ist nicht gewährleistet, dass die Produkte in der angebotenen Form die erwartete Akzeptanz und Nachfrage erfahren werden. Dies kann sich gegebenenfalls negativ auf die Ertragslage des Konzerns auswirken.

Die Geschäftsentwicklung des Allane Mobility-Konzerns 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. In der Folge dieser externen Ereignisse kann es zu Ausfällen von Kunden im Bestandsportfolio, von Händlern/ Herstellern bei Fahrzeugverkäufen insbesondere über Rückkaufvereinbarungen und von Servicedienstleistern kommen. Aktuell sind als Folge der anhaltenden Pandemie Ressourcenengpässe im Neuwagengeschäft zu beobachten, die in erster Linie auf Lieferengpässe in der Halbleiter-Technologie zurückzuführen sind. Korrespondierend hierzu steigen die Preise im Gebrauchtwagensegment überproportional an.

Mit dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine am 24. Februar 2022 ist der russische Krieg gegen die Ukraine zu einem neuen Risikofaktor für die Allane SE, die Automobilindustrie und das gesamtwirtschaftliche Umfeld geworden. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Risikoberichts Ende März 2022 war es noch nicht möglich, die wirtschaftlichen Auswirkungen des Konflikts in vollem Umfang abzuschätzen. Allerdings hatte der Krieg bereits zu diesem Zeitpunkt unter anderem zu einem deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise geführt. Diese höheren Preise könnten zu einem Rückgang der Mobilitätsnachfrage führen und damit die Geschäftsentwicklung des Unternehmens im Geschäftsjahr 2022, insbesondere im Geschäftsfeld Online Retail, belasten. Zudem könnte der Krieg die Angebotsknappheit weiter verschärfen und damit die Verfügbarkeit von Neuwagen einschränken. Dies könnte sich weiter negativ auf die Geschäftsfelder Online Retail und Flottenleasing auswirken. Das Unternehmen wird die weitere Entwicklung genau beobachten. Insbesondere hat der Vorstand eine alle zwei Tage stattfin-

dende Besprechung der wesentlichen Bereiche (Vertrieb, Remarketing, Einkauf, Risiko, IT, Informationssicherheit, Personal, Treasury) einberufen. Hierin werden die aktuellen Entwicklungen diskutiert und mögliche Auswirkungen auf das Geschäft des Allane Mobility-Konzerns analysiert. Als erste wesentliche Maßnahmen wurden Vorgaben zur IT-Sicherheit verstärkt, das Portfolio auf potenziell beeinträchtigte Branchen und Kunden untersucht sowie die aktuellen Stressszenarien hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf Grund der Anwendung verschärfender Annahmen analysiert. Daneben wurden größere Kunden und Lieferanten direkt bezüglich etwaiger Auswirkungen kontaktiert. Auf Grundlage dieser initiierten Maßnahmen besteht aktuell kein weiterer akuter Handlungsbedarf. Potenziell von der Krise direkt betroffene Kunden wurden auf eine Beobachtungsliste gesetzt, um deren Zahlungsverhalten enger zu überwachen. Mittel- bis langfristig werden Auswirkungen aufgrund steigender Energiepreise und weiterer Lieferengpässe für das Geschäft erwartet. Deren Ausmaß ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch nicht quantifizierbar.

Das Geschäft des Allane Mobility-Konzerns unterliegt einer Vielzahl von Gesetzen und Regularien, unter denen der Konzern tätig ist. 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. Neben den bestehenden aktien- und KWG-rechtlichen Anforderungen im Konzern hat die Sixt Mobility Consulting GmbH, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Allane SE, einen Erlaubnis Antrag nach Zahlungsdienstenaufsichtsgesetz (ZAG) gestellt, um eine Lizenz zur Ausführung von Zahlungstransaktionen zu erhalten. Der Allane Mobility-Konzern hat ein Projektteam installiert, welches die Erfüllung der geforderten Lizenzvorgaben fristgerecht sicherstellt. Die Erfüllung der erforderlichen Anforderungen im Rahmen des Lizenzierungsverfahrens soll im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen sein.

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.

Der Leasingmarkt in Deutschland wird unverändert von verschiedenen hersteller- oder bankenabhängigen Leasinggesellschaften dominiert. Diese verfügen einerseits aufgrund ihrer Nähe zu den Herstellern über gute Einkaufskonditionen und Verwertungsmöglichkeiten und andererseits als bankenzugehörige Anbieter über gute Refinanzierungsbedingungen. Aus diesem Grund herrscht im Markt für Automobileasing ein starker Preis- und Konditionenwettbewerb, der sich negativ auf die erzielbaren Margen auswirken kann.

Der Allane Mobility-Konzern fokussiert sein Angebot im Geschäftsfeld 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 der Allane Mobility-Konzern 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 der Allane Mobility-Konzern im Geschäftsfeld Online Retail insbesondere über seine Webseiten [sixt-neuwagen.de](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de) attraktive Fahrzeugleasinglösungen für Privat- und Gewerbekunden an. Darüber hinaus wird gerade ein neues Geschäftsfeld, das Captive Leasing aufgebaut und soll zukünftig die dritte Säule der Allane bilden. Hierbei werden sowohl privaten als auch gewerblichen Kunden Fahrzeugmodelle der Hersteller Hyundai und KIA über das Händlernetz am Point-of-Sale angeboten. Dieses Geschäftssegment befindet sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Pilotphase und soll Mitte des Geschäftsjahres 2022 produktiv gesetzt werden. Im Geschäftsbereich Flottenmanagement profitiert das Unternehmen von seiner langjährigen Erfahrung bei der Steuerung von Fahrzeugflotten und von seiner Position als großer Flottenbetreiber.

Neben dem Flottenkundengeschäft ist das Geschäftsfeld Online Retail mit Privat- und Gewerbekunden bereits von sehr großer Bedeutung und soll auch zukünftig sowie das neue Geschäftsfeld Captive Leasing mit Privat- und Gewerbekunden weiter ausgebaut werden. Die damit verbundene Diversifikation des Kundenportfolios soll dazu beitragen, Risikokonzentrationen entgegenzuwirken, die sich unter anderem aus den wirtschaftlichen, bilanzrechtlichen und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen für das gewerbliche Fahrzeugleasing im Flottenkundengeschäft ergeben könnten.

Allane bezieht 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 einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Produktangebot abhängig. Eine derartige Abhängigkeit besteht ebenso von Drittdienstleistern, bei denen beispielsweise Reifen, Versicherungen und Serviceleistungen wie Reparaturarbeiten bezogen werden. Um dieses Risiko zu begrenzen, verhandelt Allane längerfristige Rahmenverträge und Rabattvereinbarungen mit den entsprechenden Lieferanten.

2. Interne Kontroll- und Risikomanagement-Organisation

2.1 Risikomanagementsystem

Das Risikomanagement unterstützt die Geschäftsleitung des Allane Mobility-Konzerns bei der Umsetzung der Geschäfts- und Risikostrategie und überwacht alle relevanten Risiken im In- und Ausland.

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

Die Allane SE hat im Berichtszeitraum die aus den MaRisk geforderten Maßnahmen zur Angemessenheit des Risikomanagements sowie die geforderten Maßnahmen zur Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation un-

ter Berücksichtigung der Komplexität und des Umfangs der von der Gesellschaft eingegangenen Risiken berücksichtigt.

Risiken geht die Allane SE nur dann ein, wenn sie kalkulierbar sind und 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.

Grundlage für die Risikosteuerung ist die Risikotragfähigkeitsrechnung, die im Rahmen der Risikoberichterstattung 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 den Anforderungen einer börsennotierten Gesellschaft weiterentwickelt. Die Allane SE hat interne Richtlinien und Kontrollen zur Einhaltung der Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk) etabliert, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Die bestehenden Risikosteuerungssysteme über die Funktionen Controlling, Rechnungswesen, Compliance, Risikocontrolling, Operatives Kreditmanagement, Forderungsmanagement, IT-Governance und Interne Revision orientieren sich an den MaRisk-Vorgaben.

Der folgende relevante Bereich war zum Ende des Berichtszeitraums im Rahmen von Auslagerungsvereinbarungen an die Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG in Teilen ausgelagert:

■ IT-Administration

Daneben wurden noch zwei weitere, als wesentlich klassifizierte IT-Dienstleistungen auf verschiedene IT-Anbieter ausgelagert.

Für Ausfall-/Engagement-Risiken sowie andere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit hat die Allane SE eine angemessene Risikovorsorge getroffen.

Für die kurzfristigen Forderungen aus Leasing- und Full-Serviceleistungen sowie Fuhrparkmanagementleistungen wird zum Stichtag eine Risikovorsorge in Form einer Wertberichtigung auf die offenen Forderungen gebildet. Dabei werden die Kundenforderungen in Risikoklassen aufgeteilt auf die Wertberichtigungssätze basierend auf historischen Ausfällen angewendet. Zukunftsgerichtete Annahmen spielen bei der Bewertung aufgrund der Kurzfristigkeit des Forderungsbestands nur eine untergeordnete Rolle.

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, die der Allane Mobility-Konzern von einem externen Marktanbieter erhält. Die Restwertprognosen des externen Marktanbieters werden um historische Mehrerlöse gegenüber den Restwerten des externen Marktanbieters des Allane Mobility-Konzerns sowie Vermarktungsaufwendungen des Allane Mobility-Konzerns angepasst.

Für Rechtstreitigkeiten bildet der Allane Mobility-Konzern Rückstellungen, wenn eine finanzielle Belastung mehr wahrscheinlich ist als nicht. Hierbei werden die erwarteten Urteils- und Vergleichskosten sowie weitere Rechtskosten auf Basis von Erfahrungswerten geschätzt.

Die im Abschluss enthaltenen Abschreibungen und Wertberichtigungen wurden in angemessener Höhe gebildet.

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 gibt es zudem allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im unternehmensinternen „Code of Conduct“. 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, Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision, systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und der regelmäßige Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen in Form von Soll-Ist-Vergleichen und Abweichungsanalysen. Zur Gewährleistung der Datensicherheit sind in den verwendeten rechnungslegungsbezogenen Systemen Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen hinterlegt. Die Mitarbeiter werden über Informationssicherheit und Datenschutzregelungen entsprechend belehrt und regelmäßig geschult.

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

3. Risikoidentifikation

Neben der Berücksichtigung der Risiken in den installierten Planungs-, Berichterstattungs-, Kontroll- und Frühwarnsystemen erfassen die Risikoverantwortlichen der Organisationseinheiten mittels einer regelmäßig stattfindenden Risikoinventur im Rahmen des Risi-

kocontrollings konzernweit alle geschäftsrelevanten und bedeutenden Risiken. Hierfür werden die Einschätzungen der Verantwortlichen sowie weitere relevante Informationen analysiert und aggregiert. Wesentliche Änderungen in der Risikobewertung und neue Risiken werden umgehend im Rahmen der Vorstellung des Risikoinventurergebnisses an das Management kommuniziert.

Die identifizierten Einzelrisiken werden durch Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und der möglichen Schadenhöhe im Eintrittsfall verschiedenen Verlustklassen zugeordnet und über Abgrenzung von Risikoarten kategorisiert. Die so dezentral erfassten Einzelrisiken werden durch das zentrale Risikocontrolling auf Allane Mobility-Konzernebene zu einem Risikoinventar verdichtet und die identifizierten Einzelrisiken werden nach ihrer Wesentlichkeit eingeschätzt. Das auf dieser Basis ermittelte Risikoinventurergebnis ist Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Allane SE.

Die Interne Revision prüft regelmäßig im Rahmen ihres Prüfungsauftrages das Risikomanagement und berichtet direkt an den Gesamtvorstand 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 können und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt. Dieses Adressenausfallrisiko im Kundengeschäft steigt allgemein bei einer Verschlechterung der konjunkturellen Lage 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 Über-

schreitung bestimmter Schwellenwerte, die sich in der Regel an der Höhe des Barwertes der Leasingverträge bzw. im Falle von Fahrzeugrückkaufverträgen der Summe der mit dem jeweiligen Bonitätsverbund vereinbarten Rückkaufpreise orientieren, die Zustimmung oder Information bestimmter Organe bzw. Gremien entsprechend der vorgegebenen Kompetenzordnung erforderlich. Ebenso werden vor dem Abschluss von Flottenmanagement- und Leasingverträgen die daraus resultierenden Risiken und Margen herausgearbeitet und für die entsprechenden Entscheider vor ihrer Zustimmung zum Vertragsschluss aufbereitet. Der Vorstand unterrichtet bei größeren Engagements zudem den Aufsichtsrat, soweit 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 dem Allane Mobility-Konzern Rückkaufzusagen abgeben, legt der Allane Mobility-Konzern 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 vom Forderungsmanagement überwacht.

Aus dem Adressenausfallrisiko können sich Risiken ergeben, die sich aus Konzentrationen gleichartiger und verschiedenartiger Risikofaktoren nachteilig auf das Risikoprofil der Allane SE auswirken können. Hierbei können sich portfoliospezifische Konzentrationen sowohl auf einzelne Kunden als auch für einzelne Sektoren ergeben. Zur Vermeidung von Risikokonzentrationen hat die Gesellschaft geeignete

Risikoüberwachungsmaßnahmen eingerichtet, um etwaige Konzentrationen bezogen auf einzelne Kunden respektive 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

Restwertrisiken resultieren aus der Vermarktung von Fahrzeugen am Ende des Leasingvertrages, falls zu diesem Zeitpunkt der erzielbare Verkaufserlös unterhalb des zu Vertragsbeginn kalkulierten Restwertes liegt. Um den Risiken der Fahrzeugverwertung vorzubeugen, werden im Geschäftsbereich Leasing den Marktmöglichkeiten entsprechend die in der Kalkulation der Leasingverträge zugrunde liegenden Restwerte der Fahrzeuge teilweise durch Rückkaufvereinbarungen mit Händlern oder Herstellern abgedeckt. Dies gilt insbesondere für einen sichtbaren Teil der Fahrzeuge im Flottenleasinggeschäft, deren Restwerte durch Rückkaufvereinbarungen abgedeckt sind. Zum 31. Dezember 2021 waren auf Basis des Leasing- und Vorratsvermögens sowie der Bestellungen rund 19 % (2020: 26 %) des bestehenden Restwertvolumens der Allane SE durch Rückkaufvereinbarungen abgesichert.

Insbesondere im Falle einer freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist der Allane Mobility-Konzern von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts, vor allem in Deutschland, abhängig. Die vom Allane Mobility-Konzern am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwertenden Fahrzeugen werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungswerten und Marktbeobachtungen orientieren.

Die Vermarktung dieser Fahrzeuge erfolgt in einem mehrstufigen Prozess. Fahrzeuge, die nach Ende des Leasingvertrags nicht per Rückkaufvereinbarung an einen Hersteller oder Händler bzw. an den Leasingnehmer verkauft werden, werden in der Regel auf einer Online-Auktionsplattform den dort angeschlossenen Händlern angeboten. Wenn Allane nach Ende des Auktionszeitraums auf Basis von eigenen Vermarktungser-

fahrungen davon ausgeht, dass sich für ein bestimmtes Fahrzeug über die selbst betriebenen Gebrauchtwagenstationen ein besserer Preis als das Höchstgebot in der Auktion erzielen lässt, wird das Fahrzeug dorthin weitergeleitet. An den drei über Deutschland verteilten Standorten mit dem Markennamen „Autohaus24“ verantworten eigene Verkaufsspezialisten die Vermarktung der Fahrzeuge an Endkunden. In einigen Fällen werden Leasingrückläufer auch direkt an einen der Autohaus24-Standorte zur Weitervermarktung übergeben.

Der Vorstand verfolgt die Entwicklungen im Rahmen der steigenden Zulassungen von Fahrzeugen mit innovativen Antriebstechnologien gegenüber den herkömmlichen Verbrennungsmotoren sehr intensiv. Per 31. Dezember 2021 lag der Anteil der Fahrzeuge mit Elektro- bzw. Hybrid-Antriebstechnologien bei 7,8 % (2020: 3,5 %) am Gesamtbestand der im Portfolio befindlichen Fahrzeuge des Allane Mobility-Konzerns. Für einen Teil der davon betroffenen Fahrzeuge im Portfolio des Allane Mobility-Konzerns besteht keine Rückkaufvereinbarung mit Händlern oder Herstellern. Ebenso beobachtet das Management die allgemeine politische Diskussion um neue Emissionsvorgaben gemäß Euro-7-Norm, sowie die staatlichen Subventionierungsmaßnahmen für die Elektro- bzw. Hybrid-Antriebstechnologie und deren Auswirkungen auf das zukünftige Geschäft. Aufgrund der Einführung neuerer Antriebstechnologien besteht ein höheres Unsicherheitspotenzial im Rahmen der Festlegung von Fahrzeugrestwerten. Im Zusammenhang mit der anhaltenden Diskussion um die Euro-7-Norm könnten für den Allane Mobility-Konzern ein erhöhtes Restwertrisiko und geringer als erwartete Verkaufserlöse zukünftig entstehen.

3.2.2 Zinsänderungsrisiko

Zinsänderungsrisiken umfassen 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.

Der Allane Mobility-Konzern verfolgt das Ziel einer weitgehend fristenkongruenten Aufnahme von Refinanzierungsmitteln, um Laufzeitinkongruenzen zu vermeiden, und wird gelegentlich Derivatekontrakte abschließen, 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.

3.3 Liquiditätsrisiko

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

Die Finanzierung des Allane Mobility-Konzerns hängt im Wesentlichen von der Eigenfinanzierung aus der betrieblichen Tätigkeit oder der Möglichkeit, Fremdmittel bei Kreditinstituten oder am Kapitalmarkt aufnehmen zu können, ab. Durch die im Geschäftsjahr 2020 vollzogene Änderung der Eigentümerstruktur wird zukünftig vermehrt eine fristenkongruente Refinanzierung innerhalb des Konzernverbunds angestrebt, um potenzielle Unsicherheiten durch externe Fremdfinanzierungsoptionen zu reduzieren.

Des Weiteren steht dem Allane Mobility-Konzern ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten offen (z. B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen). Hiervon hat der Allane Mobility-Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und ein Asset Backed Securities (ABS)-Programm aufgesetzt, das bis Ende 2021 verlängert wurde und sich bis zum Geschäftsjahr 2027 fortlaufend amortisieren wird. Durch ergänzende Swapgeschäfte sind die in das ABS-Programm eingelieferten Leasing- und Restwertforderungen fristenkongruent refinanziert. Gleichwohl 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.

3.4 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 in dieser Definition des operationellen Risikos eingeschlossen.

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

Aus Rechtsstreitigkeiten bestehen für den Allane Mobility-Konzern operationelle Risiken. Im Speziellen zu nennen sind hier Rechtsstreitigkeiten aus Widersprüchen von Leasingverträgen. Um Widersprüchen vorzubeugen werden die Musterleasingverträge und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen fortlaufend überprüft. Für die Bearbeitung, Abwicklung und Überwachung von Widersprüchen besteht eine Abteilung, die im Bereich Recht angesiedelt ist. Weitere Informationen zu aktuellen Widersprüchen finden sich im Wirtschaftsbericht unter Punkt 5.2 Fremdkapitalentwicklung.

Der Geschäftserfolg des Allane Mobility-Konzerns hängt in hohem Maße vom Wiedererkennungswert und der Reputation der im Eigentum der Sixt SE befindlichen Sixt-Marken und Domain-Nutzungsrechte ab. Durch den vollzogenen Eigentümerwechsel ist der Allane Mobility-Konzern berechtigt, die Sixt-Marken und Domain-Nutzungsrechte noch für eine begrenzte Zeit zu nutzen. Um potenziellen Reputations- und strategischen Geschäftsrisiken entgegenzuwirken, hat die Allane SE ein internes Projektteam etabliert, welches den Markenwechsel in einem angemessenen Zeitrahmen vorbereitet und den Bekanntheitsgrad der neu eingeführten Marke durch geeignete Marketingmaßnahmen sicherstellt.

Für die Abwicklung des Leasing- und Flottenmanagementgeschäftes ist ein komplexes und hochleistungsfähiges IT-System unabdingbar. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder Systemausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und diese im Ernstfall so-

gar zum Erliegen bringen. Die hohe Komplexität des IT-Systems stellt bei Implementierung neuer, ersetzender oder ergänzender Software erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Kompatibilität zu bestehenden Systemen, 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 (Hacking, DDoS-Attacken, etc.). Durch die zunehmende Digitalisierungsbestrebungen kann sich dieses Risiko noch weiter verstärken. Um diesen Risiken entsprechend zu begegnen, unterhält der Allane Mobility-Konzern seit Umsetzung des IT-Carve-out-Projektes eigene IT-Ressourcen, IT-Kapazitäten und IT-Infrastruktur. Deren Aufgabe ist die permanente Kontrolle, Wartung und Weiterentwicklung sowie der Schutz der IT-Systeme des Konzerns. Daneben hat die Allane SE im Berichtsjahr die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Informationssicherheit erhöht.

Die persönlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wichtiger Erfolgsfaktor für den Allane Mobility-Konzern. Für den Fall, dass es zu einer erhöhten Fluktuation und damit zu einem Verlust von Know-how kommt, könnte zum Beispiel die Servicequalität im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft beeinträchtigt werden. Der Allane Mobility-Konzern beugt diesen Risiken durch verstärktes Engagement in Ausbildung und Fortbildung, Verankerung der Personalförderung in der Unternehmenskultur sowie durch den Einsatz von Anreizsystemen vor. Des Weiteren wird bei Weggang von Schlüsselpositionen darauf Wert gelegt, diese Positionen mit eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nachzubersetzen.

Die Geschäftstätigkeit des Allane Mobility-Konzerns ist verbunden mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen. Dies ist zu großen Teilen nur unter Einsatz standardisierter Vereinbarungen möglich, die entsprechend in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Schon geringfügige Formulierungen ungenauigkeiten oder Änderungen in den rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können demzufolge erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Allane Mobility-Konzern wirkt den hieraus resultierenden Risiken durch ein Ver-

tragsmanagement unter Einbeziehung von Rechtsexperten und vielfältige Systemkontrollen entgegen.

Weitere regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken die mit der Geschäftstätigkeit als Finanzdienstleistungsinstitut einhergehen, werden durch eine Ma-Risk-konforme 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 im Rahmen von Projekten zeitnah und fristgerecht umgesetzt.

Das Auslagerungsrisiko erstreckte sich in erster Linie auf die ausgelagerten IT-Dienstleistungen. Durch entsprechende Auslagerungsvereinbarungen wurden die vorgesehenen Prüfungs- und Kontrollrechte gegenüber der jeweiligen Auslagerungsstelle laufend vorgenommen. Die gegenwärtig noch in Teilen ausgelagerte IT-Administration soll im Rahmen des laufenden IT-Carve-out-Projektes Mitte des kommenden Geschäftsjahres 2022 in den Allane Mobility-Konzern eingegliedert werden.

3.5 Beteiligungsrisiko

Unter dem Beteiligungsrisiko versteht die Allane SE die Gefahr von unerwarteten Verlusten, die sich aus dem Sinken des Marktwertes der Beteiligungen unter ihren Buchwert ergeben. Daneben besteht bei der 100 %igen Beteiligung der Allane SE an der Sixt Mobility Consulting GmbH ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, da zwischen der Allane SE und ihrer Beteiligung seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag besteht. Erwirtschaftete Verluste der Sixt Mobility Consulting GmbH hätten eine unmittelbare Auswirkung auf die Ertragslage der Allane SE.

Das Risikomanagement- und Risikocontrollingsystem der Allane Mobility Consulting GmbH ist größtenteils 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 Risikoüberwachungsprozesse der Allane SE eingebunden. Dadurch sollen negative Risiko- und Ertragsentwicklungen

gen 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 frühzeitig Entwicklungen erkannt und aktiv gemanagt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand des Unternehmens oder des Konzerns gefährden könnten. Alle aufgeführten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig dokumentiert, überprüft, analysiert und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkung bewertet. Vorstand und Aufsichtsrat werden über das Ergebnis informiert, um im Bedarfsfall notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Im Zuge des Eigentümerwechsels ist der Allane Mobility-Konzern zusätzlich auch in das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem des deutschen Santander-Teilkonzerns eingebunden. Hierdurch wird insbesondere die Methodenadäquanz der Risikomanagement- und Risikocontrollingprozesse sichergestellt.

Darüber hinaus sind Leasinggesellschaften dazu verpflichtet, die qualitativen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Geschäftsorganisation gemäß § 25a KWG zu erfüllen, die durch die Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk) konkretisiert werden. In diesem Zuge haben auch Leasingunternehmen sicherzustellen, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügen, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die ein wesentlicher Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichtswesens der Allane SE ist, wird demzufolge der unerwartete Verlust aus den als wesentlich eingestuften Risiken 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 2021 weist die Allane SE ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko), Liquiditäts- und operationelles Risiko sowie Beteiligungsrisiko in Höhe von 151 Mio. Euro aus.

Die wesentlichen Risikoarten verteilen sich zum 31. Dezember 2021 im Einzelnen wie folgt:

Risikoart	Risikoanteil am Gesamtrisiko in Mio. Euro*
Restwertrisiko	72,3 [84,5]
Adressenausfallrisiko	45,6 [26,4]
Operationelles Risiko	11,7 [10,2]
Zinsänderungsrisiko	5,2 [3,3]
Beteiligungsrisiko	2,1 [2,1]
Liquiditätsrisiko	0,1 [0,2]
Übrige Risiken	13,7 [12,7]

* Vorjahresangaben sind in Klammern dargestellt

Die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahresstichtag beziehen sich auf die Risikoarten Restwertrisiko und Adressenausfallrisiko. Das Restwertrisiko ist durch die unterjährige Umstellung der Quantifizierungs-Methodik, indem das erwartete Risiko eliminiert wurde, rückläufig. Das Adressenausfallrisiko hat sich stichtagsbezogen aufgrund des Anstiegs von Kfz-Bestellungen zum Jahresultimo überproportional erhöht.

Zur Ermittlung des Restwertrisikos werden die negativen Abweichungen zwischen dem taxierten Restwert zu Vertragsbeginn und dem erwarteten Marktwert zum erwarteten Vermarktungszeitpunkt des Fahrzeugs nach Ende des Leasingvertrags gegenübergestellt. Die Quantifizierung der Adressenausfallrisiken erfolgt mittels eines 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 Basisindikatoransatzes. Der höhere Wert dieser beiden Ansätze ist maßgeblich für die Berücksichtigung in der Risikotragfähigkeitsrechnung. Die Zinsänderungsrisiken werden mittels einer historischen Verlustverteilung basierend auf Zinsänderungen seit dem Geschäftsjahr 2008 simuliert. Die Quantifizierung des Beteiligungsrisikos erfolgt ebenfalls auf der Grundlage einer Szenario-Berechnung. Die Ermittlung der Liquiditätsrisiken erfolgt auf Basis einer historischen Verlustverteilung. Dabei erfolgt die Messung der Liquiditätsrisiken mittels des Liquiditäts-Value-at-Risk, der die monetären Auswirkungen der Änderungen der Refinanzierungskosten berechnet. Für die relevanten Risiken wird ein Pauschalbetrag gebildet. Die unterjährig vorgenommenen Anpassungen im Rahmen der Quantifizierung der Marktpreisrisiken (Zinsänderungsrisiko und direktes Restwertrisiko), der Liquiditätsrisiken als auch der ope-

rationellen Risiken dienen der Sicherstellung der konzernweiten Methodenadäquanz.

Das Interne Kapital (Risikodeckungspotenzial) gemäß dem Substanzwert-Ansatz beträgt 350 Mio. Euro. Daraus ergibt sich eine Deckung der wesentlichen Risiken von rund 209 %. Im gesamten Berichtszeitraum war die Risikotragfähigkeit sowohl auf Gesamtrisiko- als auch auf Risikoartenebene jederzeit sichergestellt. Limitüberschreitungen wurden nicht festgestellt.

Neben der Darstellung der Risikotragfähigkeitsrechnung werden verschiedentliche Risikoappetit-Metriken zur Abbildung der Dimensionen Solvabilität, Ergebnisvolatilität, Konzentrationen, Liquidität sowie nicht-finanzielle Risiken berechnet. Diese Metriken dienen der Risikofrüherkennung. Im Berichtszeitraum wurden keine Limitüberschreitungen der insgesamt 24 Risikoappetit-Metriken festgestellt.

Durch die weltweite Ausbreitung des Coronavirus (SARS-CoV-2) und der Coronavirus-Krankheit (COVID-19) ergeben sich tiefgreifende gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen. In Deutschland und vielen europäischen Ländern wurden Ausgangsbeschränkungen sowie in einigen europäischen Ländern sogar Ausgangssperren erlassen, um die Verbreitung des Virus und etwaiger Virusvarianten möglichst weiter einzudämmen, zumindest aber zu verlangsamen. Das öffentliche Leben kommt immer wieder zum Erliegen. Einige Branchen wie Einzelhandel (Non-Food), Touristik, Gastronomie und Hotellerie mussten vielfach den Geschäftsbetrieb teilweise bzw. vollständig einstellen. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass die Umsätze und Erträge der Unternehmen über eine Vielzahl von Branchen hinweg auf niedrigem Niveau verbleiben und die Lieferketten unterbrochen bleiben. Schlussfolgernd reagierten die betroffenen Unternehmen auf diese Entwicklung mit der Nutzung von staatlichen Überbrückungshilfen, der Beantragung von Kurzarbeit und in Einzelfällen sogar mit Mitarbeiterentlassungen. Das Ausmaß hinsichtlich der Folgen der anhaltenden Beschränkungen ist in seiner Gesamtheit zum aktuellen Zeitpunkt immer noch nicht absehbar. Erkennbar ist, dass sich die Maßnahmen zur Beschränkung der Pandemie und die aus der Pandemie resultierenden wirtschaftlichen Folgen auf das Konsumverhalten und die wirtschaftliche Situation insbesondere der privaten Haushalte ausgewirkt haben. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen hat die Allane SE in den adversen Szenarien der Kapitalplanung bereits berücksichtigt.

Durch die zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation sieht sich der Allane Mobility-Konzern in Hinblick auf die anhaltende Coronakrise für die Überwachung und Steuerung des Allane Mobility-Konzerns angemessen aufgestellt. Die Risikosituation der Gesellschaft ist seit Beginn der Pandemie im März 2020 sehr stabil und unauffällig. Aufgrund der anhaltenden Dynamik der aktuellen Entwicklungen und fehlender Erfahrungen der Forschung und Wirtschaft mit einem solchen exogenen Schock für die Gesellschaften sowie Volkswirtschaften weltweit, hat der Allane Mobility-Konzern seine Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen deutlich intensiviert und deren Frequenz erhöht.

Als Teil dieser Maßnahmen der Allane Mobility-Konzern die Häufigkeit der Sitzungen und die Intensität der Arbeit des internen Kreditkomitees erhöht, insbesondere was die Themen Bonitätsüberwachung seiner Kunden und Buyback-Partner sowie das Forderungsmanagement angeht. Des Weiteren hat der Allane Mobility-Konzern die von der Pandemie besonders betroffenen Branchen verstärkt in seine Risikoüberwachungsprozesse eingebunden, die Risikoinventur um die Risiken der anhaltenden Pandemie erweitert sowie die negativen Annahmen für die bestehenden Stresstests entsprechend verschärft bzw. einen neuen Stresstest zur Abbildung eines schweren ökonomischen Konjunkturabschwungs aufgesetzt. Ferner wird der Risikoappetit an die jeweilige aktuelle Risikosituation angepasst.

Mit Einsetzen des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 sowie der wieder vorgeschriebenen Homeoffice-Pflicht zum Ende des Berichtsjahres wurde der Großteil der auszuführenden Tätigkeiten im Remote-Betrieb aus dem Homeoffice der Mitarbeiter ordnungsgemäß durchgeführt. Etwaige Anpassungen an das bestehende Betriebsmodell zur Umsetzung der Dienstleistungen waren nicht erforderlich. Ein erhöhtes Aufkommen an externen Betrugsfällen während des Remote-Betriebs wurde nicht beobachtet.

Um insbesondere den stationären Gebrauchtwagenvertrieb enger zu überwachen und zu steuern, hat der Allane Mobility-Konzern sein Bestandsmonitoring weiter ausgebaut und fokussieren uns verstärkt auf alternative Vertriebskanäle. Zur Sicherstellung der Liquidität greift der Allane Mobility-Konzern auf bestehende Kreditlinien sowie auf die Refinanzierung aus dem Konzernverbund zurück. Auf Basis der kurz- und mittelfristigen Liquiditätsvorausschau überwachen der

Allane Mobility-Konzern eng die Ausnutzung der Finanzierungsinstrumente und leitet gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen ab.

Insbesondere aufgrund der langfristigen Verträge und der Kundendiversifizierung im Speziellen in Bezug auf Branche und Größe (vom Großkonzern bis zum Privatkunden) sowie der Marktchancen, insbesondere vor dem Hintergrund der Digitalisierung, Innovation und zweier starker Partner innerhalb der Eigentümerstruktur, sieht der Allane Mobility-Konzern das Gesamtrisiko sowie das Risikoprofil des Allane Mobility-Konzerns zwar temporär negativ beeinflusst, im Übrigen jedoch auf vergleichbarem Niveau zum Vorjahr. Gegenwärtig wurden keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand des Konzerns oder des Unternehmens 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 Geschäftsfelder.

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. Es ist zu berücksichtigen, dass keine der Studien eine Bezugnahme auf direkte oder indirekte Auswirkungen des aktuellen Ukraine-Kriegs enthält. Grundsätzlich sind die kurz- und langfristigen Auswirkungen auf die Chancen des Allane Mobility-Konzerns derzeit kaum verlässlich zu bestimmen.

5.1 Marktchancen

Chancen durch die allgemeine Konjunkturentwicklung

Der Allane Mobility-Konzern ist in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und dabei vor allem in Deutschland abhängig. Eine verbesserte Wirtschaftslage kann zu einer verstärkten Investitionsneigung von Unternehmen für Flottenfahrzeuge und Flottenmanagementdienstleistungen sowie von Privat- und Gewerbekunden für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge führen. Dies könnte sich positiv auf

die Nachfrage nach den Angeboten und Dienstleistungen von Allane auswirken.

Der Konzern betreibt den wesentlichen Anteil seines Geschäfts in Deutschland. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs in den Jahren vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie kontinuierlich und beeinflusste die Nachfrage nach Neufahrzeugen.

2021 legte das BIP nach Berechnungen des Statistischen Bundesamts (Destatis) um 2,8 % zu. Zugleich wurden laut dem Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) mit rund 2,6 Mio. Pkw etwa 10 % weniger Fahrzeuge neu zugelassen als im Vorjahr. Für 2022 erwartet das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) einen BIP-Anstieg von 4,0 %.

Das könnte auch die Nachfrage nach neuen Pkw beleben.

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2022 bezieht der Allane Mobility-Konzern die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturentwicklung ein. Diese werden im Prognosebericht dargestellt. Sollte sich die Konjunktur besser als prognostiziert entwickeln, könnte dies die Nachfrage nach den Produkten und Services des Allane Mobility-Konzerns erhöhen.

Quellen

Destatis, Bruttoinlandsprodukt im 4. Quartal 2021 um 0,7 % niedriger als im Vorquartal, 28. Januar 2022;
VDA, Deutscher Pkw-Markt 2021: Erholung ausgebremst, 5. Januar 2022;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 86, Dezember 2021.

Chancen durch eine positive Leasingkonjunktur

Der deutsche Leasingmarkt ist nach Großbritannien der zweitgrößte Leasingmarkt Europas und zeichnet sich seit 2013 durch einen stabilen Wachstumstrend aus. Dieser wurde 2020 erstmals unterbrochen: So verzeichnete der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) im ersten Jahr der COVID-19-Pandemie einen Rückgang der Leasing-Neuinvestitionen von 9,5 % gegenüber dem Vorjahr.

2021 verbuchte die Leasing-Branche ein Wachstum der Anschaffungswerte von 0,6 % (exkl. Mietkauf) bzw. 2 % (inkl. Mietkauf). Für 2022 rechnet der BDL mit einem Anstieg zwischen 5 und 7 % (inkl. Mietkauf).

Der Sachverständigenrat prognostiziert für 2022 eine Steigerung der Ausrüstungsinvestitionen um 6,8 %

(2021: 5,1 %) und führt dies auf positive Impulse durch die erwartete Erholung der Weltwirtschaft zurück.

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

Quellen

BDL, Leasing in Deutschland und Europa, bdl.leasingverband.de, Stand: 3. Dezember 2021;
BDL, Der deutsche Leasingmarkt 2020, 18. Juni 2021;
BDL, Erste Prognose für den Geschäftsverlauf in der Leasingbranche 2021, 26. Januar 2022;
Sachverständigenrat, Jahresgutachten 2021/22, Dezember 2021.

Chancen durch Marktwandel

Experten sind sich einig, dass sich der Markt für Mobilität sowie die Bedürfnisse der Kunden in den kommenden Jahren weiter stark verändern werden. Häufig wird dieser Wandel durch Trends wie Nutzen statt Besitzen, Flexibilisierung, Individualisierung, Auto-Abos, Neue Mobilität, Urbanisierung, Autonomes Fahren, Digitalisierung, Vernetzung, Nachhaltigkeit, alternative Antriebe, Elektromobilität und Kundenfokussierung begründet. Einige dieser Trends, insbesondere Flexibilisierung, Digitalisierung und Elektromobilität, könnten nach Einschätzung von Experten durch die COVID-19-Pandemie beschleunigt werden. Leasinganbieter wie die Allane SE können von den aktuellen und künftigen Entwicklungen profitieren, indem sie entsprechende Produkte und Services entwickeln.

Nach Einschätzung der Unternehmensberatung McKinsey könnte der europäische Leasingmarkt im Zuge des oben beschriebenen Wandels ein Volumen von 31 bis 34 Mrd. Euro bis zum Jahr 2025 erreichen (2019: 25 Mrd. Euro). Das entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg von rund 4 bis 5 % bzw. einer Gesamtzunahme von 24 bis 36 %.

Laut Dataforce ist das Fahrzeugleasing bei den gewerblichen Flotten in Deutschland „nicht wegzudenken“. Demnach seien 59,8 % aller Pkw in Deutschland geleast. 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 inzwischen etabliert. Nach Angaben der Deutschen Automobil

Treuhand (DAT) lag die Leasingquote beim privaten Neuwagenkauf im Jahr 2020 bei 22 %, ein Anstieg um acht Prozentpunkte im Vergleich zum Jahr 2018. Der DAT zufolge könnte das Privatleasing vor allem durch interessante Leasingangebote für E-Autos in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen, da diese Nutzungsform dem Endverbraucher den Vorteil bieten würde, auf ein E-Auto umzusteigen, ohne das Risiko eines großen Wertverlustes einzugehen. Die wichtigsten Gründe für das private Neuwagenleasing seien die „bequeme, kalkulierbare Art, das Fahrzeug zu nutzen“, der Faktor „nicht Besitz, sondern (nur) Nutzung“, die mögliche Vermeidung des Wertverlustes sowie niedrige Raten.

Der Allane Mobility-Konzern kann insbesondere mit seinem Leasingangebot auf sixt-neuwagen.de von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, weil die Online-Plattform Privatkunden unter anderem ermöglicht, Leasingwagen zu konfigurieren und digital zu bestellen.

Quellen

McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020;
Dataforce, Leasing: immer noch das Maß der Dinge?, 29. November 2021;
BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 7. Dezember 2021;
DAT, Thema des Monats: Finanzierung und Leasing, 1. August 2021.

5.2 Wettbewerbschancen

Wachstum durch Markenunabhängigkeit
Allane ist eine herstellerunabhängige Leasinggesellschaft (Non-Captive) und verfügt damit über wesentliche Wettbewerbsvorteile gegenüber herstellereingebundenen Leasinggesellschaften (Captive). Sie verfügen über großes Know-how in Bezug auf die Lebensdauer von Fahrzeugen und die Gebrauchtwagenvermarktung. Darüber hinaus betreiben sie 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 Mobilitätsbedürfnissen besser befriedigen zu können. Dies

unterstreicht die zunehmende Bedeutung der Markenunabhängigkeit im Automobilvertrieb.

Vor diesem Hintergrund kann der Allane Mobility-Konzern sowohl im Firmenkunden- als auch im Privatkundengeschäft weitere Wachstumschancen nutzen.

Quellen

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

Wachstum durch „First Mover“-Ansatz

Für Allane bietet insbesondere das Online Retail-Leasing Wachstumschancen. In Deutschland ist dieser Markt noch weitgehend unerschlossen. Laut Dataforce haben im Jahr 2019 lediglich rund 7 % der Privatleasingkunden ihren Vertrag online abgeschlossen. Das Potenzial ist jedoch hoch: Nach Angaben der Porsche-Tochtergesellschaft MHP ist das Online-Leasing als gewünschte Kaufvariante bei Kunden etwa genauso gefragt (50 %) wie die Einmalzahlung und die Online-Finanzierung (jeweils 53 %).

McKinsey zufolge wird der Online-Direktvertrieb an Privatkunden zunehmend an Bedeutung gewinnen und im Jahr 2025 die höchste strategische Priorität bei Führungskräften im Bereich der Autofinanzierung (inkl. Leasing) sein. Zugleich erwarten die Führungskräfte, dass der Anteil der Online-Verkäufe in diesem Bereich bis zum Jahr 2025 deutlich auf rund 20 bis 25 % steigen wird. Damit könnte er sich im Vergleich zum Anteil im Jahr 2020 mehr als verdreifachen.

Allane hat sich mit dem Start seiner Online-Plattform sixt-neuwagen.de im Jahr 2012 bereits frühzeitig als Anbieter für Neufahrzeuge auf dem Online-Markt für Privat- und Gewerbekunden positioniert und durch die Übernahme der Online-Plattform autohaus24.de im Jahr 2016 weiter verbessert. Das Unternehmen hat den Anspruch, auch in Zukunft überdurchschnittlich von der Entwicklung des Online-Fahrzeugmarktes zu profitieren.

Quellen

Dataforce, VMF Privatleasing – Ergebnisbericht, Januar 2020;
MHP, Online Car Sales 2020, Oktober 2020;
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020.

Beschleunigtes Wachstum durch Akquisitionen

Der Allane Mobility-Konzern verfolgt das Ziel, die Expansion vorrangig durch organisches Wachstum voranzutreiben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch die Akquisition etwa von anderen Anbietern oder

Leasingportfolien zu attraktiven Bedingungen das Wachstum des Konzerns zu beschleunigen. Zu diesem Zweck prüft Allane permanent entsprechende Marktopportunitäten. Bei der Prüfung potenzieller Übernahmekandidaten legen Vorstand und Aufsichtsrat strenge Maßstäbe mit Blick auf Ertragslage, Risikoprofil, Firmenkultur und Kompatibilität mit dem Geschäftsmodell von Allane an.

Wachstum durch Internationalisierung

Der Allane Mobility-Konzern prüft permanent die Erweiterung seiner internationalen Präsenz, um weiteres Wachstumspotenzial zu erschließen.

Im Geschäftsfeld Flottenleasing ist der Allane Mobility-Konzern neben Deutschland auch in Frankreich, der Schweiz und Österreich mit eigenen Landesgesellschaften tätig. Zudem setzt Allane insbesondere auf die Zusammenarbeit mit bewährten Franchise- und Kooperationspartnern, mit denen derzeit ein Netzwerk von rund 30 Ländern abgebildet wird.

Im Geschäftsfeld Online Retail ist Allane neben dem deutschen Markt seit 2016 auch in der Schweiz präsent. Perspektivisch soll der „First Mover“-Vorteil genutzt werden, um das Online-basierte Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden auch in weiteren Ländern zu betreiben.

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement ist der Allane Mobility-Konzern neben dem deutschen Markt auch in der Schweiz, Frankreich, Österreich und den Niederlanden mit eigenen Landesgesellschaften vertreten. In diesem Geschäft wird insbesondere das Ziel verfolgt, die Flotten internationaler Kunden über Landesgrenzen hinweg zu betreuen. Über die Marke Sixt Mobility Consulting kann Allane seinen Kunden Einsparpotenziale in einzelnen Ländern aufzeigen und Optimierungsvorschläge unterbreiten. Wichtige Instrumente hierfür sind die selbstentwickelten digitalen Anwendungen des Konzerns wie zum Beispiel Smartphone-Apps für Dienstwagenfahrer und Analyseprogramme für Flottenmanager.

Wachstum durch ergänzende 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 wechseln mehr und mehr Flottenkunden vom Finanz- zum Full-

Service-Leasing. Demnach ist der Full-Service-Anteil bei Flotten in Deutschland mit mehr als fünf Pkw in den Jahren 2016 bis 2020 von 47 % auf 55 % gestiegen. 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 belasse. Zudem wollten Unternehmen weiterhin mit Partnern zusammenarbeiten, die neben der Finanzierung auch Serviceleistungen und Pakete als „One Stop Shop“ anbieten.

Der Allane Mobility-Konzern bietet seinen 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 Arbeitsmarkt steigern und engagierte Mitarbeiter belohnen können.

Nach Angaben von Dataforce hat vor allem in mittleren Fuhrparks mit 10 bis 49 Pkw die Nutzung von Serviceleasingverträgen kontinuierlich zugenommen. Demnach nutzen 43 % dieser Leasingflotten ausschließlich Serviceleasing für ihre Fahrzeuge. In großen Leasingflotten liegt der Anteil bei 61 %. Am häufigsten werden Werkstatt- (95 %) sowie Reifenservices (56 %) gewählt.

Vor diesem Hintergrund versucht der Allane Mobility-Konzern, den Anteil ergänzender Services im Flottengeschäft in einzelnen Verträgen sukzessive zu erhöhen und damit die Profitabilität im Vertragsbestand zu steigern. Dies geschieht nicht zuletzt, weil Umfang und Qualität der Serviceleistungen ein wichtiges Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb sind. 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 Geschäftsfeld Online Retail ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zweite Privatleasingvertrag Servicekomponenten. In den kommenden Jahren werden diese Services McKinsey zufolge weiter an Bedeutung gewinnen.

Der Allane Mobility-Konzern bietet Privat- und Gewerbekunden auf seiner Online-Plattform sixt-neuwagen.de unter anderem Servicepakete für Schadenmanagement, Inspektion sowie Wartung und Verschleiß an. McKinsey erwartet, dass die Bedeutung von gebündelten und modularen Services in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird.

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

Quellen

Dataforce, Deutsche Flotteneigner möchten gerne verwöhnt werden, 9. August 2021;
BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 7. Dezember 2021;
Dataforce, Leasing und Fahrzeugbeschaffung 2021, 24. November 2020;
Dataforce, VMF Privatleasing – Ergebnisbericht, Januar 2020;
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020.

Marketingkampagnen und -kooperationen als Wachstumstreiber

Allane nutzt im Geschäftsfeld Online Retail Marketingkampagnen, um die Bekanntheit der Online-Plattformen sixt-neuwagen.de und autohaus24.de zu erhöhen und die Zahl der Vertragsabschlüsse zu steigern. Marketingaktionen können sowohl in Kooperation mit einem Marketingpartner als auch komplett eigenständig über die Marke „Sixt Neuwagen“ abgebildet werden.

2021 führte Allane insbesondere Aktionen durch, bei denen begrenzte Kontingente besonders nachgefragter Neuwagen zu Sonderkonditionen an Privat- und Gewerbekunden vermarktet wurden.

Wachstum durch Wiedervermarktung

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen bietet Leasinganbietern eine signifikante Chance, um eine führende Position auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erlangen. In Deutschland ist dieser Markt in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. 2020 lag der Umsatz Statista zufolge bei 103,4 Mrd. Euro, ein Anstieg von rund 15 % gegenüber dem Vorjahr (89,7 Mrd. Euro). Seit 2009 (51,7 Mrd. Euro) hat sich das Volumen jährlich im Durchschnitt um rund 7 % erhöht und insgesamt verdoppelt.

Die Anbieter von Flottenleasing und Fuhrparkmanagement können von dieser Entwicklung profitieren, weil sie bereits zu den größten Wiederverkäufern in Europa gehören und damit 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 konzerneigene Online-B2B-Auktionsplattform sowie über lokale Gebrauchtwagenstandorte. Im Rahmen der Konzernstrategie werden seit dem Geschäftsjahr 2018 auch internationale Händler vermehrt 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, im Sinne einer aktiven Risikosteuerung zur Verbesserung des Rendite-Risiko-Profils des Allane Mobility-Konzerns beizutragen. Derzeit betreibt Allane drei eigene Standorte in Deutschland für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen.

Quelle

Statista, Umsatz auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2020, statista.de, Stand: 8. Dezember 2021.

5.3 Chancen durch Digitalisierung

Digitalisierung der Dienstleistungen

Die Digitalisierung spielt für das Wachstum von Allane eine Schlüsselrolle, insbesondere im Online Retail und Flottenmanagement. Mit dem Start der Online-Plattform [sixt-neuwagen.de](#) im Jahr 2012 und der Einführung digitaler Angebote und dem vollständig digitalen Bestellprozess im Jahr 2021 hat Allane wesentliche Meilensteine bei der Digitalisierung des Neuwagenvertriebs erreicht. Zudem hat die Gesellschaft ein Portfolio mit digitalen Anwendungen für Dienstwagenfahrer und Flottenmanager aufgebaut. Damit sieht sich Allane auf die künftigen Entwicklungen in diesen Bereichen vorbereitet.

Zunehmende Bedeutung des Internets als Informations- und Vertriebskanal

Der Kfz-Markt für Privat- und Gewerbekunden wird vorwiegend durch stationäre Autohändler mit einem beschränkten geographischen Aktionsradius bedient. Diese führen oftmals Fahrzeuge eines oder weniger Hersteller, was für Kunden bei der Fahrzeugauswahl zu einer intransparenten Marktlage führt. Fahrzeuge, Aus-

stattungen und Preise sind vor Ort nur schwer vergleichbar. Zudem führen Megatrends wie Digitalisierung und neue Mobilitätsbedürfnisse dazu, dass sich der Automobilvertrieb immer stärker ins Internet verlagert. Daher wächst die Bedeutung des Internets als Informations- und Vertriebskanal.

Eine McKinsey-Umfrage zum Konsumverhalten von Auto- und Mobilitätskunden kommt zu dem Ergebnis, dass sich 44 % aller Konsumenten in Europa vorstellen können, ein Auto komplett online zu bestellen. Laut DAT informierten sich im Jahr 2020 über 87 % der deutschen Neuwagenkäufer vor ihrem Kauf online, sieben Prozentpunkte mehr als im Vorjahr (2020: 80 %). Von diesen Personen besuchten 68 % auch Neuwagenportale. Insgesamt führten 10 % aller privaten Neuwagenkäufer ihren Pkw-Kauf über ein Neuwagenportal aus.

Diese Veränderung des Nutzerverhaltens kann sich positiv auf das Geschäftsmodell der Allane SE auswirken, da der Konzern mit [sixt-neuwagen.de](#) und [autohaus24.de](#) zwei Online-Plattformen betreibt, die auf diese Bedürfnisse ausgerichtet sind.

Quellen

McKinsey, Car buying is on again, and mobility is picking up, 27. August 2021;
DAT, Pressemitteilung zum DAT-Report 2021, 10. Februar 2021.

Individueller digitaler Kundenservice

Laut einer Studie der Unternehmensberatung Capgemini wird die Zukunft der Mobilität insbesondere durch die sogenannte Generation Z bestimmt. Diese zwischen 1995 und 2015 geborene Personengruppe sei sehr technikaffin und habe hohe Ansprüche. So erwarte die Generation Z von Mobilitätsanbietern nicht nur einfache, flexible Lösungen und eine ständige Verfügbarkeit, sondern auch personalisierte Dienstleistungen sowie eine „nahtlose“ Online-Erfahrung mit Zugang zu allen Produkten und Services über eine Plattform ihrer Wahl.

Nach Angaben von MHP spielt die persönliche Beratung für Autokunden weiterhin eine bedeutende Rolle. 56 % der befragten Kunden stufen die persönliche Beratung beim Online-Kauf als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ ein. Der jüngeren Befragungsgruppe (18 bis 34 Jahre) ist die persönliche Beratung mit 59 % dabei deutlich wichtiger als den Kunden ab 35 Jahren (46 %). Zugleich sind 64 % der Autohändler der Meinung, dass die Beratungsphase auch online umsetzbar ist.

Der Allane Mobility-Konzern bietet seinen Kunden individuelle digitale Kundenservices wie zum Beispiel die Werkstattsuche auf der Allane-Website. Zudem führt das Unternehmen im Firmen- wie auch im Privat- und Gewerbekundengeschäft regelmäßig Kundenbefragungen durch. Aus den Ergebnissen leitet die Gesellschaft entsprechende Maßnahmen zur Optimierung des Kundenservices ab.

Quellen

Capgemini, From Financial Services Provider to Mobility Powerhouse, September 2020;
MHP, Online Car Sales 2020, Oktober 2020.

5.4 Chancen durch Innovationen

Individuelle Online- und Mobile-Lösungen

Die Digitalisierung führt nach Einschätzung von Allane zur Erweiterung der Kundenlösungen in allen Geschäftsfeldern. Im Flottenleasing und Flottenmanagement erhalten zusätzlich zu der persönlichen Betreuung Aspekte wie Automatisierung, Effizienz und Prozesssicherheit mehr Bedeutung für Unternehmen. In diesem Zusammenhang besteht auch ein Trend zum Outsourcing von Flottenmanagement-Services, da sich Unternehmen auf ihr Kerngeschäft fokussieren und gleichzeitig sicherstellen wollen, dass ihr Fuhrpark optimal gesteuert wird. Im Geschäftsfeld Online Retail rücken die Aspekte Transparenz, Individualität und Komfort immer stärker in den Fokus.

Der Allane Mobility-Konzern misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Geschäft mit Firmenkunden sollen Leasing- und Verwaltungsprozesse vor allem mit Hilfe von Reportings und Apps optimiert werden. Im Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden soll der Leasingprozess unter anderem durch einen Online-Konfigurator und digitale Bestellschritte erleichtert werden.

Elektromobilität als Wachstumsmarkt

Die Elektromobilität gewinnt weltweit zunehmend an Bedeutung. Gründe hierfür sind unter anderem der beschleunigte Klimawandel, ein stärkeres Umweltbewusstsein, neue Mobilitätsbedürfnisse, eine größere Fahrzeugauswahl, sinkende Produktions- und Anschaffungskosten, bessere Ladeinfrastrukturen, neue Batterietechnologien sowie höhere Leistungen und Reichweiten. In Europa spielen insbesondere auch Faktoren wie Regulierungen, CO₂-Vorgaben und staatliche Fördermaßnahmen eine wichtige Rolle. In Deutschland

erfährt das Thema zudem durch die Debatte um Diesel-Fahrverbote erhöhte Aufmerksamkeit. Dabei werden nicht nur umweltpolitische Aspekte diskutiert, sondern auch die Wachstumschancen für die Autoindustrie.

Experten sind sich einig, dass der Markt für Elektromobilität in den kommenden Jahren weltweit deutlich wachsen und Europa eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung der Antriebsarten einnehmen wird. Die Unternehmensberatung McKinsey geht davon aus, dass Europa mit 75 % Marktanteil von E-Autos an allen neu zugelassenen Pkw im Jahr 2030 den Wandel anführen wird, vor dem in absoluten Zahlen größten E-Automarkt China mit 70 % und den USA mit 65 % Anteil. In der Europäischen Union könnte so 2030 jeder vierte PKW – insgesamt mehr als 70 Mio. Fahrzeuge – auf den Straßen bereits einen elektrischen Antrieb haben. Die Unternehmensberatung PwC rechnet damit, dass der Anteil der E-Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an den Neuwagenverkäufen in Europa bis zum Jahr 2025 deutlich auf 36 % steigen wird (2021: 16 %). Für das Jahr 2030 erwartet PwC einen Anteil von 66 % und für das Jahr 2035 einen Anteil von 91 %.

In Deutschland ist die Akzeptanz von Elektromobilität hoch, auch wenn sich dies noch nicht in gleichem Maße im Fahrzeugbestand widerspiegelt. Andererseits verzeichnen Fahrzeuge mit Elektroantrieb einen deutlichen Zuwachs bei den Neuzulassungen. Einer 2021 durchgeführten Aral-Studie zufolge deutet sich bei den von Autokäufern bevorzugten Antriebsarten ein Paradigmenwechsel an. So hätten bei der Erhebung im Jahr 2019 zwei Drittel der Autofahrenden noch auf Diesel- oder Ottomotoren gesetzt. Inzwischen sei das Kräfteverhältnis zwischen den konventionellen und alternativen Antrieben aber nahezu ausgeglichen. Jeder vierte Autokäufer wolle sich ein Hybridfahrzeug zulegen, und auch das Interesse an einem Elektrofahrzeug habe sich innerhalb von zwei Jahren auf 15 % mehr als verdoppelt. 62 % der Autokäufer würden ein Elektroauto auch ohne staatliche Förderung kaufen, so die Aral-Studie. Laut dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) wurden 2021 rund 681.000 Pkw mit elektrischem Antrieb neu zugelassen, was einem Anteil von 26 % an allen Pkw-Neuzulassungen entspricht. Die Anzahl der neu zugelassenen Plug-in-Hybride stieg um 62,3 % auf rund 325.000, während die reinen Elektro-Pkw um 83,3 % auf rund 356.000 zulegten.

Auch Leasingkunden sind gegenüber alternativen Antrieben aufgeschlossen. Laut Dataforce möchte die

Hälfte aller zukünftigen privaten Leasingnehmer einen entsprechenden Antrieb fahren. Unter Dienstwagenfahrern, die aktuell ein Leasingfahrzeug nutzen, liegt der Anteil bei 59 %.

Die Leasingindustrie kann von dieser Entwicklung profitieren. Laut einer McKinsey-Umfrage unter Führungskräften im Bereich der Autofinanzierung (inkl. Leasing) könnten insbesondere regulatorische Veränderungen die Nachfrage nach elektrischen Leasingfahrzeugen in Europa erhöhen. Entsprechend hielten rund 95 % der Führungskräfte Angebote für E-Fahrzeuge für „wichtig“ oder „extrem wichtig“. Damit genießen E-Fahrzeuge derzeit die höchste strategische und finanzielle Priorität bei den Führungskräften, noch vor Neu- und Gebrauchtfahrzeugen.

Allane fördert Elektromobilität etwa durch Kooperationen mit Herstellern und Energieversorgern sowie Beratungsleistungen, zum Beispiel 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, staatliche Fördermaßnahmen sowie das zunehmende Interesse der Unternehmen an unter ökologischen Aspekten optimierten Flotten eröffnen dem Allane Mobility-Konzern zusätzliche Chancen.

Quellen

McKinsey, Drei Viertel der Neuwagen in Europa fahren 2030 elektrisch, 6. September 2021;
PwC, Digital Auto Report 2021 – Volume 1, August 2021;
Aral, Trends beim Autokauf 2021, August 2021;
KBA, Pressemitteilung Nr. 01/2022, 5. Januar 2022;
Dataforce, Leasing Analyse 2021, Dezember 2021;
Dataforce, Welchen Antrieb sollte Ihr nächster Dienstwagen haben, 29. November 2021;
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, 9. November 2020

5.5 Beurteilung des Gesamtchancenprofils durch den Vorstand

Die Allane SE sieht sich gut aufgestellt, um die oben beschriebenen Wachstumschancen nutzen zu können. Die von Experten erwartete Erholung der Weltwirtschaft im Verlaufe des Geschäftsjahres 2022 dürfte sich positiv auf die Leasingkonjunktur auswirken, da die Investitionsbereitschaft von Unternehmen insbesondere von der gesamtwirtschaftlichen Lage beeinflusst wird. Das kann auch positive Impulse für die Geschäftsentwicklung des Allane Mobility-Konzerns haben.

Obwohl die andauernde COVID-19-Situation die Geschäftsentwicklung von Allane bislang und auch kurzfristig belastet, könnte sie nach Einschätzung von Branchenbeobachtern mittel- bis langfristig auch positive Impulse liefern. Demnach könnte sie den Wandel hin zu neuen Mobilitätsbedürfnissen und -erfordernissen insoweit verstärken, als dass sich die Akzeptanz für Produkte und Services von Leasinggesellschaften wie Allane weiter erhöht.

In Bezug auf Wettbewerbschancen besitzt der Allane Mobility-Konzern aufgrund seiner Markenunabhängigkeit und seiner 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. Darüber hinaus kann Allane mit der Einführung von weiteren ergänzenden Dienstleistungen seine Position als Full-Service-Anbieter 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, zum Beispiel im Bereich der Services, zu generieren. Mit seiner Online-Auktionsplattform und dem Ausbau seiner Gebrauchtwagenstandorte ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, von dem kontinuierlichen Wachstum des Gebrauchtwagenmarktes zu profitieren.

Die Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios ermöglicht dem Allane Mobility-Konzern, das Wachstumspotenzial im Bereich der Digitalisierung zu nutzen. Dies betrifft insbesondere das Geschäftsfeld Online Retail. Die Digitalisierung des Geschäftsmodells soll auch zur Prozess- und Kostenoptimierung beitragen und sich damit positiv auf die Produktivität und Ergebnisentwicklung auswirken. Daneben eröffnet die Entwicklung in Richtung der Elektromobilität zusätzliche Chancen für Allane.

Das Gesamtchancenprofil der Allane SE ist auch im Hinblick auf den neuen Großaktionär, die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft versetzt den Allane Mobility-Konzern in die Lage, seine Strategie weiterhin erfolgreich fortzusetzen und zukünftig gemeinsam neue Wachstumschancen zu nutzen. Zudem beabsichtigt Allane aus der Integration

in die Gruppe der beiden internationalen und finanzstarken Konzerne Santander und Hyundai die Refinanzierungsstruktur weiter optimieren zu können.

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 Konzern-erklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2021 der Banco Santander S.A. enthalten ist. Die Banco Santander S.A. ist der be-

herrschende Gesellschafter der Santander Consumer Bank AG, die wiederum Mehrheitsgesellschafterin der Hyundai Capital Bank Europe GmbH ist. Angaben zur Nachhaltigkeit der Allane SE sind zudem im Kapitel „Nachhaltigkeit“ des Geschäftsberichts 2021 der Allane SE enthalten und werden im Internet unter ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik „Finanzberichte“ allgemein zugänglich gemacht.

B.8 – Abhängigkeitsbericht

Die HCBE hält 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte als größte Anteilseignerin der Allane SE. Es bestand damit seitens der Allane SE im Geschäftsjahr 2021 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 2021 damit 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 wiederum hält mit 49,00 % der Anteile an der HCBE keine Mehrheitsbeteiligung. Aufgrund der Joint-Venture Struktur und der paritätischen Besetzung des Aufsichtsrates der HCBE mit Mitgliedern

von Hyundai und Santander, bestand im Geschäftsjahr 2021 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 HGB)

Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Allane SE mit Sitz in Pullach ist die Muttergesellschaft des Allane Mobility-Konzerns. 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 des Allane Mobility-Konzerns verantwortlich. Die voranstehenden Erläuterungen im Wirtschaftsbericht zum Allane Mobility-Konzern beziehungsweise 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 (Rech-KredV) 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 den Allane Mobility-Konzern und sind Gegenstand der Kapitalmarktkommunikation der Allane SE. Die nachfolgenden Erläuterungen entsprechen den Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuchs für den Lagebericht der Allane SE. Sie haben keine direkte Relevanz für die Kapitalmarktkommunikation, die sich auf den Konzernabschluss nach IFRS bezieht.

Der für die Allane SE bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Allane SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss des Allane Mobility-Konzerns nach den International Financial Reporting Standards [IFRS]).

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit Rech-KredV und den IFRS ergeben sich vor allem in den nachfolgend dargestellten Sachverhalten: Zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge, die aus dem Leasingvertrag zurückgekommen sind, werden nicht wie 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 den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Weiterhin werden das Disagio sowie Kosten im Zusammenhang mit der Begebung der Anleihen nicht vom Buchwert der Anleihen abgezogen, sondern in den Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen. Bestimmte Leasingverträge, die nach IFRS 16 als Finance Lease Verträge klassifiziert werden, werden im IFRS-Abschluss unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen, während diese im HGB-Abschluss weiterhin im Leasingvermögen ausgewiesen werden. Für diese Verträge wird die Leasingrate im IFRS Konzernabschluss in die Rückzahlung der Forderungen und in Zinsertrag aufgeteilt. Im HGB Abschluss der Allane SE werden für diese Verträge die Leasingraten in den Leasingerträgen ausgewiesen. Weiterhin werden im HGB Abschluss Abschreibungen auf das Leasingvermögen ausgewiesen. Nach IFRS 16 werden im Konzernabschluss für die Mietverträge von Büroflächen und Grundstücken Nutzungsrechte im Sachanlagevermögen und Leasingverbindlichkeiten in den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Daraus ergeben sich im IFRS Konzernabschluss Abschreibungen auf die Nutzungsrechte, wobei die Mietzinszahlungen werden in die Tilgung der Leasingverbindlichkeiten und Zinsaufwand aufgeteilt werden. Im HGB Abschluss der Allane SE werden rein die Mietzahlungen in den anderen Verwaltungsaufwendungen ausgewiesen. Der im Geschäftsjahr 2020 aus dem Erwerb wesentlicher Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching entstandene Goodwill wird nach HGB über zehn Jahre abgeschrieben, während nach IFRS keine planmäßige Abschreibung erfolgt, sondern ein jährlicher Impairment-Test vorgenommen wird.

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

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

Wie im zusammengefassten Lagebericht für die bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren nach IFRS dargestellt, blieb das Geschäftsjahr 2021 unter den im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen an den Vertragsbestand und den operativen Umsatz. Beide finanziellen Leistungsindikatoren wurden schon im Dezember 2021 angepasst. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lag im Geschäftsjahr 2021 innerhalb der Erwartungen. Trotz den Unsicherheiten und Einschränkungen aus der Corona-Pandemie sowie den transaktionsbezogenen Aufwendungen, hat die Allane SE eine solide Basis, wie die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zeigt.

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

Aus dem operativen Leasinggeschäft erzielte die Allane SE im Geschäftsjahr 2021 ein Ergebnis (Leasingerträge abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 224,0 Mio. Euro (2020: 233,7 Mio. Euro). Daneben führten Zinserträge und -aufwendungen saldiert zu einer Belastung von 4,8 Mio. Euro (2020: Belastung von 8,9 Mio. Euro). Demgegenüber standen im Wesentlichen Personal- und Verwaltungsaufwendungen von 77,9 Mio. Euro (2020: 59,1 Mio. Euro) sowie Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf Leasingvermögen, von 147,2 Mio. Euro (2020: 170,2 Mio. Euro). Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere durch den Aufbau an Ressourcen im Bereich IT aufgrund des IT Carve-outs von der Sixt SE. Die Verwaltungsaufwendungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund gestiegener Rechts- und Beratungsaufwendungen sowie gesteigener EDV-Kosten im Rahmen des IT-Carve outs.

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit betrug im Jahr 2021 1,5 Mio. Euro (2020: 6,2 Mio. Euro). Die Gesellschaft weist einen Jahresüberschuss von 2,6 Mio. Euro (2020: 0,8 Mio. Euro) und unter Hinzunahme eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr sowie abzüglich der Einstellung in andere Gewinnrücklagen einen Bilanzgewinn von 23,1 Mio. Euro aus (2020: 22,2 Mio. Euro).

Wesentliches Vermögen der Allane SE besteht zum Stichtag 31. Dezember 2021 aus Leasingvermögen in Höhe von 894,6 Mio. Euro (2020: 1.005,5 Mio. Euro). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die geringeren Neuverträge und die weitere planmäßige Abschreibung des bestehenden Leasingvermögens zurückzuführen. Forderungen an Kunden belaufen sich stichtagsbezogen zum 31. Dezember 2021 auf 24,4 Mio. Euro (2020: 31,0 Mio. Euro), Forderungen an Kreditinstitute auf 0,5 Mio. Euro (2020: 0,1 Mio. Euro). Darüber hinaus sind Sonstige Vermögensgegenstände, im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen, von 254,6 Mio. Euro (2020: 281,3 Mio. Euro) ausgewiesen. Hierin sind im Wesentlichen die Forderungen gegenüber der Isar Valley von 82,2 Mio. Euro (2020: 94,7 Mio. Euro) zu erwähnen. Diese bestehen zum überwiegenden Teil aus dem Sub-Loan im Rahmen der ABS Transaktion. Der Rückgang ist korrespondierend zum Rückgang des generellen Finanzierungsbedarfs aufgrund des rückläufigen Leasingvermögens.

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

Insgesamt sind im Eigenkapital 193,7 Mio. Euro (2020: 191,5 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Verbindlichkeiten sind Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 550,4 Mio. Euro (2020: 645,5 Mio. Euro). Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten neben den Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen in Höhe von 21,5 Mio. Euro (2020: 19,3 Mio. Euro) im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley im Rahmen der ABS Transaktion in Höhe von 496,7 Mio. Euro (2020: 595 Mio. Euro). Die Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley sind im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen generellen Finanzierungsbedarf zurückgegangen. Des Weiteren bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 122,7 Mio. Euro (2020: 170,0 Mio. Euro) und verbrieftete Verbindlichkeiten von 250 Mio. Euro (2020: 250 Mio. Euro). Die anderen Rückstellungen stiegen auf 28,8 Mio. Euro (2020: 19,0 Mio. Euro) an. Wesentlicher Grund dafür sind gebildete Rückstellungen für ausstehende Rechnungen für Beratungsleistungen und geschlossene Vergleiche. Weiterhin wurden in den anderen Rückstellungen die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten um 2,4 Mio. Euro auf 2,8 Mio. Euro erhöht. Das ist im Wesentlichen auf gegen die Allane SE geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der zweiten Instanz zu-

rückzuführen. Bei einem Teil der damit verbundenen offenen Fälle hängt der weitere Verlauf vom Zeitpunkt ausstehender Urteile des BGH und / oder EUGH zu einzelnen Fällen der Allane SE ab. Für diese offenen Fälle besteht für die Allane SE eine sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1,9 Mio. Euro, die nicht in den Rückstellungen erfasst wurde.

Für das Geschäftsjahr 2021 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,06 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat sowie die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung würde sich eine Ausschüttung von 1,2 Mio. Euro (2020: 0,4 Mio. Euro) ergeben. Dies entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von knapp 21% (2020: rund 20%).

Chancen, Risiken und Prognose

Als Muttergesellschaft und operative Leasinggesellschaft bestimmt die Allane SE maßgeblich die Chancen und Risiken des Allane Mobility-Konzerns. Insoweit wird auf die Gesamtbewertung im Risiko- und Chancenbericht des Allane Mobility-Konzerns hingewiesen. Auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung hat die

Allane SE einen wesentlichen Einfluss auf den Allane Mobility-Konzern.

Die Allane SE betreibt das konzernweite Risikomanagementsystem sowie das interne Kontrollsystem und ist damit wesentlicher Bestandteil davon.

Die Allane SE erwartet für das Geschäftsjahr 2022 eine Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Allane SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss des Allane Mobility-Konzerns nach IFRS) innerhalb einer Spanne von 30 bis 60 % (2021: 21%).

Investitionen

Als operative Leasinggesellschaft tätigt die Allane SE im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit Investitionen in Leasingvermögen, immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen. Im Rahmen ihrer Finanzierungsfunktion innerhalb des Allane Mobility-Konzerns wird die Allane SE Konzerngesellschaften bei Bedarf neben Ausleihungen auch Mittel in Form von Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen würden gegebenenfalls 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 Kapitalmarktes in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete 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 außen und innen 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 [\[mobility-group.com\]\(http://mobility-group.com\) in der Rubrik »Corporate Governance« abrufbar.](http://ir.allane-</p></div><div data-bbox=)

6. 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.

6.1 Einhaltung des Deutschen Corporate Governance Kodex und Entsprechenserklärungen

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 im Februar 2022 die nachfolgende Entsprechenserklärung abgegeben:

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG
Den 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“) wurde durch die Allane SE (die „Gesellschaft“) im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 10. Dezember 2020 und wird weiterhin entsprochen, soweit nachfolgend nicht anders angegeben:

- 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). 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.
- 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.13 Satz 2 des Kodex). Hierzu ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die aktuelle Struktur des Aufsichtsrats (Besetzung mit derzeit fünf Mitgliedern sowie keine Bildung von Ausschüssen) keinen Komplexitätsgrad hat, welcher eine Berichterstattung zur Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung in Ziffer D.13 Satz 2 des Kodex erfordern würde.
- Der Bericht des Aufsichtsrats enthält keine Angaben zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für die Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer D.12 des Kodex). Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Berichterstattung zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen 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).
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist nicht auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht (Ziffer D.1 des Kodex). 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.
- Aufgrund der aktuellen Größe des Aufsichtsrats, welche ein effizientes Arbeiten des Gesamtgremiums erlaubt, wurde die Bildung von Ausschüssen bislang nicht für erforderlich gehalten. Daher wurde keiner der Empfehlungen in Bezug auf Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Mitglieder entsprochen (vgl. Ziffern C.10, D.2, D.3 Satz 1, D.4, D.5, D.11, D.13 und G.17 des Kodex). Der Aufsichtsrat beabsichtigt jedoch, mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss zu bilden und den Empfehlungen des Kodex in Bezug auf den Prüfungsausschuss und dessen Mitglieder zu entsprechen. Hiervon ausgenommen ist lediglich die Empfehlung in Ziffer G.17 des Kodex, die Arbeit in den Ausschüssen gesondert zu vergüten (siehe näher unten).
- Die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands wird nicht überwiegend aktienbasiert gewährt (Ziffer G.10 Satz 1 des Kodex). Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass auch die aktuelle Struktur der variablen Vergütung einen Anreiz schafft, der auf eine nachhal-

tige 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). 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), 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 empfohlen kürzeren Veröffentlichungsfristen den Informationsinteressen der Anleger, Gläubiger, Mitarbeiter und der Öffentlichkeit nicht förderlicher ist.

Pullach, 11. Februar 2022

Für den Aufsichtsrat
der Allane SE

Jochen Klöpfer
Vorsitzender

Für den Vorstand
der Allane SE

Donglim Shin
Vorsitzender

6.2 Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Praktiken zur Führung der Allane SE und des Allane Mobility-Konzerns 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.

6.3 Compliance im Allane Mobility-Konzern

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. Hieraus 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 des Allane-Konzerns obliegt.

Der Erfolg des Allane Mobility-Konzerns beruht nicht allein auf seiner guten Geschäftspolitik, sondern auch auf seiner wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihm Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren, setzt voraus, dass der Vorstand und die Mitarbeiter der Gesellschaft sich in jeder Situation und beständig 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.

6.4 Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat

Als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea) 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. Der Vorstand ist daher personell strikt vom Aufsichtsrat getrennt, der die Tätigkeit des Vorstands überwacht und über dessen Besetzung entscheidet. Eine Mitgliedschaft in beiden Gremien zur gleichen Zeit ist nicht zulässig.

6.4.1 Vorstand

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und vertritt die Allane SE 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 für die Gesellschaft und den Konzern die langfristigen Ziele und die strategische Ausrichtung fest, stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab und koordiniert deren 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, der Allokation von Ressourcen sowie der Begleitung und Entscheidung wesentlicher Einzelmaßnahmen.

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. 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 Vorstand in seiner Gesamtheit entscheidet in allen Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung sowie in gesetzlich oder anderweitig verbindlich festgelegten Fällen. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von Maßnahmen vor, die

einer Behandlung und Entscheidung im Gesamtvorstand bedürfen.

Im Jahr 2021 bestand der Vorstand aus zwei Mitgliedern. Herr Michael Ruhl, Vorsitzender des Vorstands der Allane SE, verantwortete die Bereiche Konzernstrategie und -entwicklung, Vertrieb, Marketing, Operations, Einkauf, Remarketing und Personalwesen, bis er mit Wirkung zum Ablauf des 30. Juni 2021 auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der Allane SE ausschied. Herr Donglim Shin wurde mit Wirkung ab dem 1. Juli 2021 als neuer Vorstandsvorsitzender in den Vorstand der Allane SE berufen und verantwortet die gleichen Bereiche. Herr Björn Waldow, Finanzvorstand der Allane SE, verantwortete die Bereiche Rechnungswesen, Controlling, Treasury & Finanzierung, Investor Relations, Risikomanagement, Interne Revision, Recht, Compliance und IT. Mit Wirkung zum 30. September 2021 hat Herr Björn Waldow sein Amt als Vorstand der Gesellschaft niedergelegt. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 wurde Herr Álvaro Hernández zum Vorstand der Gesellschaft bestellt und verantwortet die gleichen Bereiche.

6.4.2 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Allane SE besteht nach der durch die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft vom 10. Dezember 2020 beschlossenen Erweiterung gemäß § 10 Ziffer 1 der Satzung aus sechs Mitgliedern. Derzeit ist der Aufsichtsrat mit fünf Mitgliedern besetzt.

Alle Mitglieder werden von der Hauptversammlung nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Satzung gewählt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 16. Dezember 2021 einen Prüfungsausschuss gebildet. Darüber hinaus bestehen zum Stichtag keine weiteren beschließenden Ausschüsse.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Kontrolle des Vorstands. Der Aufsichtsrat fasst 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 2021 sind im Bericht des Aufsichtsrats erläutert.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Allane Mobility-Konzerns eng zusammen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über für die Gesellschaft und den Konzern relevante Fragen der strategischen Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements und über die Ergebnisse interner Revisionen. Der Vorstand stimmt dabei 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 mit ausreichendem Abstand vor der jeweiligen Sitzung zugeleitet. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von zustimmungspflichtigen Maßnahmen vor, die dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorgelegt werden müssen.

6.5 Zielsetzung des Aufsichtsrats und Stand der Umsetzung

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

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

6.5.1 Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten des Allane Mobility-Konzerns als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören insbesondere vertiefte 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 der Allane Mobility-Konzern tätig ist;
- im Rechnungswesen und in der Rechnungslegung;
- im Controlling/Risikomanagement und
- auf dem Gebiet Governance/Compliance.

Darüber hinaus muss in Ansehung der Anforderungen des § 100 Absatz 5 AktG mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen.

6.5.2 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, durch die Vielfalt seiner Mitglieder seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge beziehungsweise 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

Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates sollen über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen auf für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten verfügen und den sonstigen fachlichen und persönlichen Anforderungen aus anwendbaren regulatorischen Vorgaben genügen.

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.

Anzahl unabhängiger Mitglieder/keine wesentlichen Interessenkonflikte

Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. Dies ist vor dem Hintergrund der Eigentümerstruktur der Gesellschaft nach Einschätzung des Aufsichtsrats der Fall, wenn mindestens zwei der satzungsgemäß sechs Aufsichtsratsmitglieder unabhängig im Sinne von Ziffer C.1 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 im Hinblick auf ihre unterschiedlichen Lebenswege und Erfahrungshorizonte die notwendige Vielfalt, um ihrer Überwachungsaufgabe optimal gerecht zu werden. Insbesondere verfügt der Aufsichtsrat insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrung, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in einem kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmen in den Geschäftsbe-

reichen 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 Dr. Julian zu Putlitz 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.

6.6 Diversitätskonzept

6.6.1 Vorstand

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Vorstands

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

- sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe;
- höchste persönliche Integrität;
- fundierte Praxiserfahrung 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 unterschiedlicher Alter.

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 folgen 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 Besten des Unternehmens eine Entscheidung treffen zu können.

Profunde Erfahrung im IT-Management und ein tiefgreifendes Verständnis der Digitalisierung sind angesichts der zunehmenden 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 bedarf der Vorstand fundierter Praxiserfahrung im Dialog mit den 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 unterschiedlicher Alter im Vorstand an, da er der Ansicht ist, dass gemischtgeschlechtliche Teams zu gleichen oder besseren Ergebnissen gelangen als Teams, in denen nur ein Geschlecht repräsentiert ist. Da der Vorstand jedoch derzeit nur aus zwei Mitgliedern besteht, würde eine strikte Quote an dieser Stelle nach Auffassung des Aufsichtsrats

einerseits zu einer deutlichen Einschränkung an geeigneten Kandidaten führen und andererseits die zukünftige Zusammenarbeit mit verdienten und mit der Gesellschaft vertrauten Vorstandsmitgliedern in Frage stellen.

Art und Weise der Umsetzung

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei der Besetzung des Vorstands. 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.

6.6.2 Aufsichtsrat

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat soll danach insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten des Allane Mobility-Konzerns 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 Lebenserfahrung und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter.

Der Aufsichtsrat hält daran fest, keine Altersgrenze oder eine Regelgrenze für die Zugehörigkeit im Aufsichtsrat zu definieren. Der Aufsichtsrat hält ferner daran fest, keine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand und im Aufsichtsrat festzulegen. Eine strikte Quote würde an dieser Stelle nach Auffassung des Aufsichtsrats einerseits zu einer deutlichen Einschränkung an geeigneten Kandidaten führen und andererseits die zukünftige Zusammenarbeit mit verdienten

und mit der Gesellschaft vertrauten Aufsichtsratsmitgliedern in Frage stellen. Mit Frau Hyunjoo Kim ist derzeit bereits eine Frau im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten. Der Frauenanteil liegt damit bei 20 %.

Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele
Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, durch die Vielfalt seiner Mitglieder seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge beziehungsweise 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 unterschiedlichen Blickwinkeln analysieren und so zum Besten des Unternehmens eine Entscheidung treffen 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 alljährlich einer Effizienzprüfung. Die Prüfung richtet sich zum einen auf die effektive Erledigung der dem Aufsichtsrat zugewiesenen Aufgaben einschließlich der Praxistauglichkeit der Verfahrensregelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wie auch auf die Effizienz der Gremienarbeit. Hierbei sollen zukünftig auch verstärkt Diversitätsaspekte berücksichtigt werden.

7. 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 2021 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 %, und damit keine Zielgröße, festgelegt und eine Umsetzungsfrist bis zum 30. Juni 2023 beschlossen.

Im Jahr 2017 hat der Vorstand gemäß § 76 Absatz 4 AktG die Zielgrößen für den Frauenanteil von 20 % in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und 30 % in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands festgelegt und beschlossen, dass beide Zielgrößen

ben zum 30. Juni 2021 erreicht werden sollen. Berücksichtigt wurden dabei die inländischen Konzerngesellschaften der Allane SE.

Die Zielgröße eines Frauenanteils von 20 % auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde verfehlt. Dies lag vornehmlich an der hohen Fluktuation im Unternehmen, die es verhindert hat, weitere Frauen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands zu platzieren. Die Zielgröße eines Frauenanteils von 30 % auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde jedoch mit 36 % erreicht.

Darüber hinaus hat der Vorstand im Jahr 2021 gemäß § 76 Absatz 4 AktG erneut die Zielquoten für den Frauenanteil auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 20 % (erste Führungsebene) und 30 % (zweite Führungsebene) festgelegt und beschlossen, dass beide Zielgrößen bis zum 30. Juni 2026 erreicht werden sollen

Angaben zum Abschlussprüfer

Die ordentliche Hauptversammlung am 29. Juni 2021 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Allane SE und den Allane Mobility-Konzern für das Geschäftsjahr 2021 gewählt.

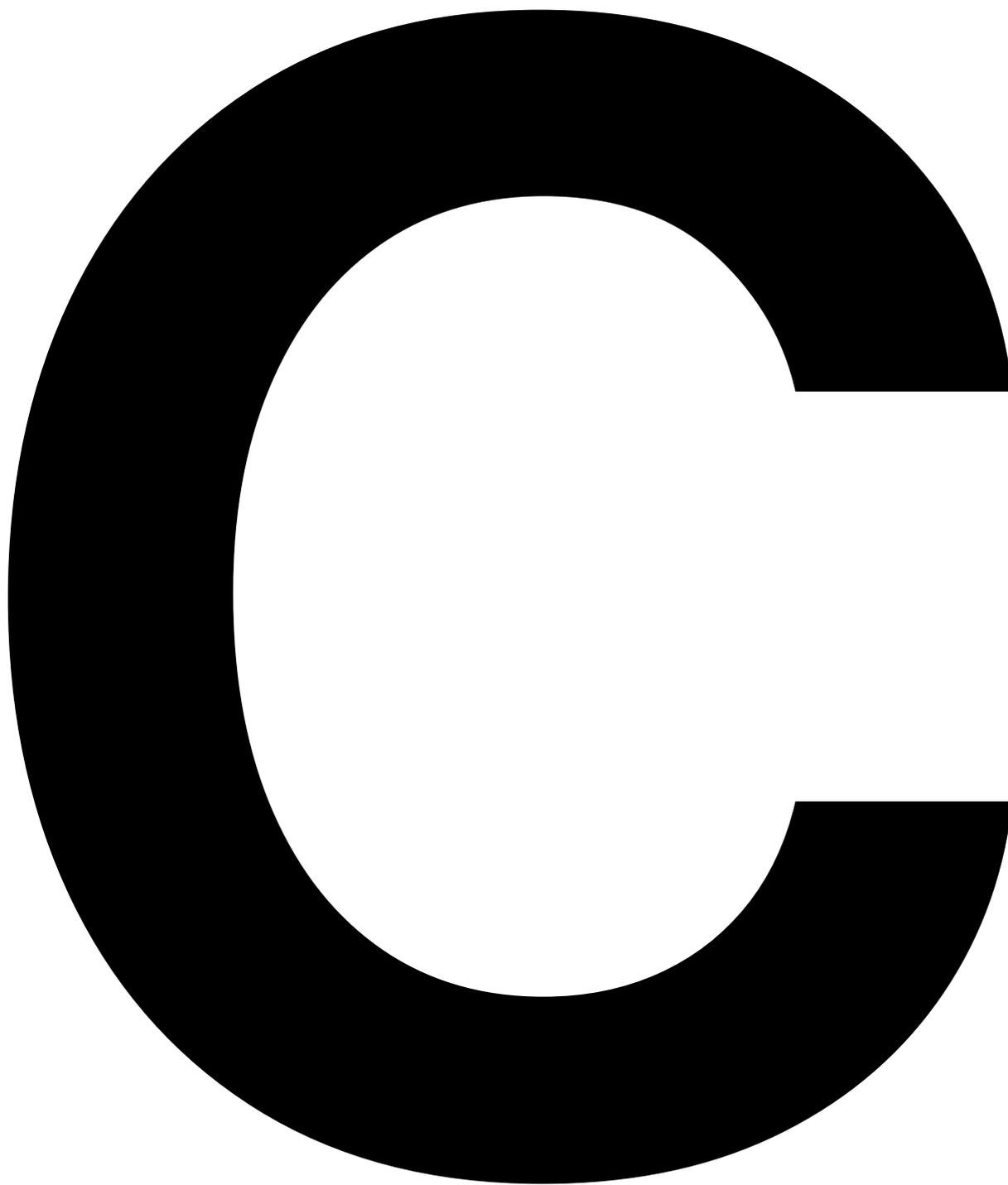
Pullach, 14. April 2022

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin

Álvaro Hernández



Konzernabschluss

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

C.2 — Konzern-Bilanz

C.3 — Konzern-Kapitalflussrechnung

C.4 — Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung

C.5 — Konzernanhang

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

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	/4.1/	740.450	747.723
Sonstige betriebliche Erträge	/4.2/	8.018	10.566
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	/4.3/	473.091	473.758
Personalaufwand	/4.4/	50.076	42.934
a) Löhne und Gehälter		42.936	37.050
b) Soziale Abgaben		7.140	5.884
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	/4.5/	3.190	6.103
Netto Wertminderungsaufwendungen/ -erträge von finanziellen Vermögenswerten	/4.6/	-788	2.084
Sonstige betriebliche Aufwendungen	/4.7/	37.310	26.155
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		184.013	211.422
Abschreibungen	/4.8/	171.019	191.228
a) Abschreibungen auf Leasingvermögen		161.773	187.140
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		4.177	2.478
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		5.069	1.609
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		12.994	20.194
Finanzergebnis	/4.9/	-6.861	-11.081
a) Zinserträge		289	379
b) Zinsaufwendungen		-7.305	-11.283
c) Sonstiges Finanzergebnis		155	-177
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		6.133	9.114
Ertragsteuern	/4.10/	295	6.941
Konzernüberschuss	/4.11/	5.838	2.173
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		5.838	2.173
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert (Euro)	/4.12/	0,28	0,11

Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2021	2020
Konzernüberschuss	/4.11/	5.838	2.173
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		1.915	2
Davon Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen	/4.22/	596	60
Veränderung der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung		1.670	-112
Darauf entfallende latente Steuern		-373	12
Sonstige Veränderung		-	-
Davon Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	/4.24/	27	56
Darauf entfallende latente Steuern		-5	-13
Gesamtergebnis		7.753	2.175
Davon Anteile anderer Gesellschafter		1.296	-101
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		6.458	2.276

C.2 – Konzern-Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2021

Aktiva

in TEUR

	Konzernanhang	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	/4.13/	4.300	4.293
Immaterielle Vermögenswerte	/4.14/	24.168	18.709
Sachanlagevermögen	/4.15/	25.148	14.374
Leasingvermögen	/4.16/	995.378	1.092.535
Finanzanlagen		26	27
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4.19/	1.777	888
Latente Ertragsteueransprüche	/4.10/	814	797
Summe langfristige Vermögenswerte		1.051.612	1.131.623
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	/4.17/	38.488	52.527
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	75.222	69.173
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		490	1.461
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4.19/	26.679	37.499
Ertragsteuerforderungen		673	897
Bankguthaben	/4.20/	1.655	2.374
Summe kurzfristige Vermögenswerte		143.206	163.931
Bilanzsumme		1.194.818	1.295.553

Passiva

in TEUR

	Konzernanhang	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	/4.21/	20.612	20.612
Kapitalrücklage		135.045	135.045
Übriges Eigenkapital	/4.22/	63.795	57.750
Anteile anderer Gesellschafter	/4.23/	740	-556
Summe Eigenkapital		220.192	212.851
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	/4.24/	237	232
Sonstige Rückstellungen	/4.25/	226	226
Finanzverbindlichkeiten	/4.26/	314.651	671.693
Sonstige Verbindlichkeiten	/4.29/	10.525	13.962
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	/4.10/	34.343	36.383
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		359.982	722.496
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	/4.25/	6.349	2.855
Ertragsteuerschulden		2.303	1.077
Finanzverbindlichkeiten	/4.26/	490.109	264.201
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.28/	65.675	47.849
Vertragsverbindlichkeiten	/4.30/	15.923	13.977
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	/4.27/	23	21
Sonstige Verbindlichkeiten	/4.29/	34.262	30.226
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		614.644	360.206
Bilanzsumme		1.194.818	1.295.553

C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

Konzern-Kapitalflussrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2021	2020
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernüberschuss	/4.11/	5.838	2.173
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	/4.10/	2.731	2.917
Saldo aus erhaltenen und gezahlten Ertragsteuern		-1.280	-1.144
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	/4.9/	6.861	11.081
Erhaltene Zinsen		214	398
Gezahlte Zinsen		-6.469	-12.140
Abschreibungen	/4.8/	171.019	191.228
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		-21.012	-1.883
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		-19.175	5.900
Brutto-Cash Flow		138.726	198.531
Einnahmen aus Abgängen von Anlagevermögen		290.264	268.891
davon Leasingvermögen		289.553	268.891
davon Sachanlagevermögen		711	-
Ausgaben für Investitionen in Leasingvermögen		-315.842	-430.320
Veränderung der Vorräte	/4.17/	14.040	-2.528
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	-6.050	11.809
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.28/	17.826	3.266
Veränderung des übrigen Nettovermögens		18.950	-8.553
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		157.913	41.096
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen		5	-
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	/4.14/ bis /4.15/	-16.098	-9.148
Auszahlungen für den Erwerb eines Geschäftsbetriebes	/4.13/	-	-2.100
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-16.093	-11.248
Finanzierungstätigkeit			
Dividendenzahlung		-412	-18.550
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ²	/4.26/	10.360	380.685
Auszahlungen für Tilgungen von Anleihe, Schuldscheindarlehen und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ^{3,4}	/4.26/	-145.150	-408.766
Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ⁵	/4.26/	25.000	25.000
Auszahlungen für kurzfristige Finanzverbindlichkeiten ⁵	/4.26/	-32.000	-9.000
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		-142.202	-30.631
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-382	-783
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		35	3
Finanzmittelbestand am 1. Januar		-70	710
Finanzmittelbestand am 31. Dezember⁶	/4.20/	-417	-70

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² In den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Einzahlungen aus der Aufnahme Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 10.000 TEUR (Vj: 140.000 TEUR) enthalten.

³ In den Auszahlung für Tilgung von Anleihe, Schuldscheindarlehen und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Auszahlungen für Tilgung der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 50.000 TEUR (Vj.: 0 TEUR) enthalten.

⁴ darin enthalten sind Auszahlungen aus Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 2.397 TEUR (Vj. 1.979 TEUR).

⁵ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlagshäufigkeit

⁶ Der Finanzmittelbestand setzt sich zum 31. Dezember 2021 aus den Bankguthaben (1.655 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-2.072 TEUR) zusammen. Der Finanzmittelbestand setzt sich zum 31. Dezember 2020 aus den Bankguthaben (2.374 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-2.444 TEUR) zusammen.

C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2021

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Übriges Eigenkapital			Gesellschaft-ern der Allane SE zuste-hendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesell-schafter	Konzern-Eigenkapital
			Gewinn-rücklagen	Rücklage für				
				Währungs-umrech-nung	Sonstiges Eigenkapital			
1.1.2021	20.612	135.045	9.745	2.083	45.922	213.407	-556	212.851
Konzernüberschuss	-	-	-	-	5.838	5.838	-	5.838
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	596	22	619	1.296	1.915
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-412	-412	-	-412
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	1.300	-	-1.300	-	-	-
31.12.2021	20.612	135.045	11.045	2.679	50.070	219.452	740	220.192
1.1.2020	20.612	135.045	9.337	2.023	62.664	229.681	-455	229.226
Konzernüberschuss	-	-	-	-	2.173	2.173	-	2.173
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	60	43	103	-101	2
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-18.550	-18.550	-	-18.550
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	408	-	-408	-	-	-
31.12.2020	20.612	135.045	9.745	2.083	45.922	213.407	-556	212.851

Siehe auch Konzernanhang \4.21\ bis \4.23\

C.5 – Konzernanhang

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

1. Allgemeine Angaben	86
1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	86
1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss	87
2. Konsolidierung	89
2.1 Konsolidierungskreis	89
2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises	89
2.3 Konsolidierungsgrundsätze	90
2.4 Fremdwährungsumrechnung	90
3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	91
3.1 Gewinn- und Verlustrechnung	91
3.2 Aktiva	93
3.3 Passiva	97
3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	98
4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses	100
4.1 Gewinn- und Verlustrechnung	100
4.2 Bilanz	106
4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten	116
5. Sonstige Angaben	125
5.1 Segmentinformationen	125
5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	125
5.3 Aktienbasierte Vergütung	126
5.4 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	126
5.5 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns	131
5.6 Nachtragsbericht	132
5.7 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz	133
5.8 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17	133

1. Allgemeine Angaben

1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

Die Allane SE (vormals: Sixt Leasing 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. Die Gesellschaft wurde im Jahr 1975 in München als „Central Garagen CG GmbH“ gegründet und firmierte seit 2003 als „Sixt Autoland GmbH“ mit Sitz in Garching bei München. Ab 1988 wurde das operative Leasinggeschäft des Sixt-Konzerns über die „Sixt Leasing GmbH“ und nach Rechtsformwechsel in eine Aktiengesellschaft unter der Firmierung „Sixt Leasing AG“ betrieben. 2004 wurde die „Sixt Leasing AG“ auf die damalige „Sixt Autoland GmbH“ verschmolzen. In der Folge änderte die „Sixt Autoland GmbH“ ihre Rechtsform in eine Aktiengesellschaft und firmierte weiter unter „Sixt Leasing AG“. Der Börsengang der Gesellschaft erfolgte im Mai 2015. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 wurde die „Sixt Leasing AG“ im Wege der formwechselnden Umwandlung gemäß Art. 2 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 37 SE-VO in die „Sixt Leasing SE“ umgewandelt. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte am 25. Juli 2016. Von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 wurde die Änderung der Firma der 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 fahrzeugbezo-

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

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. Die Aktien sind voll eingezahlt.

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) 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, Frankfurt am Main, ist ein Joint Venture der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und 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 wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss

Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2021 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 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 Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die folgenden Neuerungen, Änderungen und Überarbeitungen der IFRS Standards wurden, sofern anwendbar, vom Allane Mobility-Konzern zum 1. Januar 2021 übernommen:

- Änderung an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 Reform der Referenzzinssätze – Phase 2
- Änderung an IFRS 16 – COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2020

Änderung an IFRS 16 – COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2020: Mangels Relevanz wird diese Erleichterung nicht in Anspruch genommen.

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

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		Übernahme EU-Kommission	Anzuwenden ab
IFRS 17	Versicherungsverträge	Ja	1.1.2023
Änderung an IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 1	Bestimmung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 1 und am IFRS-Leitliniendokument 2	Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 12	Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	Nein	1.1.2023
Änderungen an IAS 16	Sachanlagen: Erträge vor der geplanten Nutzung	Ja	1.1.2022
Änderungen an IFRS 3	Verweis auf das Rahmenkonzept	Ja	1.1.2022
Änderungen an IAS 37	Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung	Ja	1.1.2022
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
Änderungen an IFRS 16	COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021	Ja	1.4.2021
Jährliche Verbesserungen	Jährliche Verbesserungen an den IFRS-Standards 2018-2020	Ja	1.1.2022

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.

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 des Allane Mobility-Konzerns. Sie hält Beteiligungen von jeweils 100 % an folgenden Tochtergesellschaften, die im Konzernabschluss vollkonsolidiert werden:

- autohaus24 GmbH, Pullach/Deutschland
- Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach/Deutschland (vormals: Sixt Mobility Consulting GmbH)
- Allane Services GmbH & Co. KG, Rostock/Deutschland (vormals: SXT Leasing Dienstleistungen GmbH & Co. KG)
- Allane (Schweiz) AG, Urdorf/Schweiz (vormals: Sixt Leasing (Schweiz) AG)
- Allane Mobility Consulting AG, Urdorf/Schweiz (vormals: Sixt Mobility Consulting AG)
- Allane Location Longue Durée SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich (vormals: Sixt Location Longue Durée SARL)
- Allane G.m.b.H., Vösendorf/Österreich (vormals: Sixt Leasing G.m.b.H.)

Liste des Anteilsbesitzes:

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahresergebnis
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH (vormals: Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH)	Vösendorf/Österreich	-532.982 EUR	100,0 %	-91.409 EUR
Allane Mobility Consulting SARL (vormals: Sixt Mobility Consulting SARL)	Rueil-Malmaison/Frankreich	-1.044.838 EUR	100,0 %	-302.011 EUR
Allane Service Verwaltungs GmbH (vormals: SXT Leasing Verwaltungs GmbH)	Rostock/Deutschland	26.418 EUR	100,0 %	-125 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.

- Allane Mobility Consulting B.V.,
Hoofddorp/Niederlande (vormals: Sixt Mobility Consulting B.V.)

Die Gesellschaft Isar Valley S.A., Luxemburg, an welcher der Allane Mobility-Konzern einen Kapitalanteil von 0 % hält, wird gemäß IFRS 10 aufgrund der Beherrschung in den Konsolidierungskreis einbezogen. Eine Beherrschung besteht, da der Allane Mobility-Konzern 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 vom Allane Mobility-Konzern abhängig sind. Weiterhin ist der Allane Mobility-Konzern hieraus variablen Rückflüssen ausgesetzt, die er beeinflussen kann.

Des Weiteren hält der Allane Mobility-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 des Allane Mobility-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Der Umsatz der Gesellschaften liegt zusammengenommen unter 1 % des Konzernumsatzes.

2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Gegenüber dem Jahresende 2020 haben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis des Allane Mobility-Konzerns ergeben.

2.3 Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Einzelabschlüsse werden einheitlich nach den für den Allane Mobility-Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 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 (bspw. 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 Anteilserwerb 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 bereinigt. 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:

Währungs- kurse	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
Schweizer Franken	1,03310	1,08020	1,07988	1,07075

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

3.1 Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz

Der Allane Mobility-Konzern tritt gegenüber seinen Kunden im Wesentlichen als Leasinggeber von als Operate Lease klassifizierten Leasingverhältnissen auf. Bei Leasingbeginn prüft der Allane Mobility-Konzern alle notwendigen Kriterien nach IFRS 16, um die entsprechende Klassifizierung des Leasingverhältnisses vorzunehmen. Leasingerlöse werden zeitanteilig über die Laufzeit des jeweiligen Leasingverhältnisses erfasst. Umsatzerlöse werden zum Wert der erhaltenen oder zu erhaltenden Gegenleistung 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 vereinnahmt wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst.

Der Allane Mobility-Konzern hat Full Service Verträge mit Kunden, wie beispielsweise für Wartungs- und Reifenwechseldienstleistungen. 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-Servicedienstleistungen Wartung und Reifentausch (aufgrund Verschleißes) tritt der Anfall der konkreten Leistung erfahrungsgemäß erst zu einem späteren Zeitpunkt während der Vertragslaufzeit ein, da der Allane Mobility-Konzern hauptsächlich Neuwagenleasing betreibt. Je länger sich der Zeitpunkt des Anfalls der Full-Servicedienstleistung nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit.

Obwohl die meisten 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. 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. 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.

Der Verkauf von Fahrzeugen wird mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums erfasst, wenn die Höhe der Erlöse sowie die noch anfallenden Kosten verlässlich bestimmt werden können und ein Nutzenzufluss vom Käufer wahrscheinlich ist.

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 „Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten in Hedge-Beziehung“ 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 (Vj.: sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten). 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 de-designiert, 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 des Wertansatzes 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 zwi-

schen 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 Eigenkapital erfasst. Latente Steueransprüche und Steuerschulden werden nur gegeneinander aufgerechnet, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steueransprüche und Steuerschulden besteht, die sich auf Einkommensteuern beziehen, welche von derselben Steuerbehörde erhoben werden, und wenn der Konzern beabsichtigt seine tatsächlichen Steueransprüche und Steuerschulden saldiert zu begleichen.

3.2 Aktiva

Geschäfts- oder Firmenwert

Der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultierende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu Anschaffungskosten abzüglich ggf. erforderlicher Wertminderungen bilanziert und ist gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung wird der Geschäfts- oder Firmenwert bei Erwerb auf jene Zahlungsmittel generierenden Einheiten (oder Gruppen davon) des Konzerns aufgeteilt, von denen erwartet wird, dass sie einen Nutzen aus den Synergien des Zusammenschlusses ziehen können.

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 Zahlungsmittel generierenden 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 erfasseter 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 derzeit rund 3,2% bis 4,1% (Vorjahr: zwischen 3,7% und 4,0%). Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen. Allane 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 Abschrei-

bungen 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 folgende konzerneinheitlich festgelegten Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauern

Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 23 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 sol-

che Anhaltspunkte erkennbar, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt, um den Umfang eines eventuellen Wertminderungsaufwands festzustellen.

Leasingverhältnisse

Der Allane Mobility-Konzern 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. Der Allane Mobility-Konzern tritt als Leasinggeber und als Leasingnehmer auf.

Allane Mobility-Konzern 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. Der Allane Mobility-Konzern 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 den Allane Mobility-Konzern während des Zeitraums vom Erwerb bis hin zur endgültigen (Eigen-) Vermarktung der Fahrzeuge, behält der Allane Mobility-Konzern wesentliche mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken.

Der Allane Mobility-Konzern 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 vom Allane Mobility-Konzern als Leasinggeber verleasten Vermögenswerten erfolgt die Aktivierung des Barwerts der vertraglich vereinbarten Zahlungen unter den Forderungen aus Finanzierungsleasing. 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

Zur Finanzierung des Leasingvermögens führt der Allane Mobility-Konzern auch Sale and Leaseback-Transaktionen durch. Da bei den konkreten Vereinbarungen wirtschaftlich kein Verkauf erfolgt, bilanziert der Allane Mobility-Konzern die Fahrzeuge im Leasingvermögen. Der erhaltene Kaufpreis stellt eine Finanzverbindlichkeit dar, deren Ausweis unter den übrigen Finanzverbindlichkeiten erfolgt. Die Zahlungen an den Leasinggeber werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Nur der Zinsanteil wird erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst.

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.

Allane Mobility-Konzern als Leasingnehmer
Der Allane Mobility-Konzern ist Vertragspartner als Leasingnehmer in Leasingverhältnissen, die insbesondere Mietverhältnisse für 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 abgeschrieben. Die aus den Mietverhältnissen resultierenden, aktivierten Nutzungsrechte haben eine Restnutzungsdauer von 10 bis 288 Monaten. Die Leasingverbindlichkeit wird bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet, diskontiert mit dem Leasingverhältnis zugrundeliegenden Zinssatz. Wenn dieser Zinssatz nicht ohne weiteres bestimmt werden kann, verwendet der Allane Mobility Konzern seinen Grenzfremdkapitalzinssatz. Ausgenommen davon sind kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Bei diesen Leasingverhältnissen erfasst der Allane Mobility-Konzern die Leasingzahlungen als Aufwand.

Der Allane Mobility-Konzern 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 besitzen 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 umgegliedert und nicht weiter planmäßig abgeschrieben. 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. 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, soweit es sich nicht um kurzfristige Forderungen handelt und der Effekt aus der Aufzinsung unwesentlich ist.

Vermögenswerte, die zur Vereinnahmung von vertraglichen Zahlungsströmen und zur Veräußerung gehalten werden, und bei denen diese Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen, 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 oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet sind, 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 erfasst, es sei denn, das Derivat ist als Sicherungsinstrument im Rahmen einer Sicherungsbeziehung (Hedge Accounting) designiert und effektiv. Hier hängt der Zeitpunkt der erfolgswirksamen Erfassung der Bewertungsergebnisse von der Art der Sicherungsbeziehung ab.

Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte, werden zu jedem Abschlussstichtag auf Basis der erwarteten Kreditverluste beurteilt. Die Wertminderungsmethode ist abhängig davon, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vorliegt. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen aus Finanzierungsleasing wendet der Konzern die vereinfachte Vorgehensweise an, wo-

nach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität 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 Risikomerkmale wie beispielsweise Kundengruppe, Kundenbonität oder Transaktionstyp gruppiert, um eine Wertberichtigung anhand der erwarteten Ausfallwahrscheinlichkeit 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, Rücklage 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 umgliedert.

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 deren Erfüllung hinreichend wahrscheinlich ist. 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 ge-

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.

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, selbsterstellte 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 des Allane Mobility-Konzern als Leasinggeber mit bestehender Rückkaufvereinbarung mit dem Verkäufer der Fahrzeuge, sieht der Allane Mobility-Konzern in der Gesamtschau aller Umstände und Bedingungen, trotz Vorliegen einer Restwertgarantie, wesentliche mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen beim Allane Mobility-Konzern.

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 beziehen sich auf versicherungsmathematische 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. Im Vorjahr wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie ein post model adjustment auf die externen Restwerte gebildet. Da die externen Restwerte zum 31. Dezember 2021 keine nennenswerten negativen Corona-Einflüsse mehr beinhalten, wurde vom Vorstand kein post model adjustment mehr vorgenommen. Unterstützt wird dieser Ansatz von der derzeitigen Geschäftsentwicklung im Bereich Vermarktung des Allane Mobility-Konzerns sowie der Geschäftsentwicklung bei weiteren Unternehmen am Markt, die keine nennenswerten Corona-Einflüsse mehr erkennen lässt. Aufgrund der Einmaligkeit der COVID-19-Pandemie sowie ihrer unsicheren Entwicklung, ist es derzeit aber schwer vorherzusehen, wie sich die Gebrauchtwagenpreise zukünftig entwickeln werden. Die derzeitige sehr positive Preisentwicklung bei den Gebrauchtwagen spiegelt sich auch in den erwarteten Restwerten, die der Allane Mobility-Konzern von einem externen Dienstleister erhält, wider und wurde somit der Bewertung der Restwerte zu Grunde gelegt. Ob dieser positive Preistrend aber tat-

sächlich für die nächsten Jahre anhält, lässt sich derzeit nicht mit Sicherheit sagen.

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. Der Allane Mobility-Konzern erwartet, dass etwaige Zahlungsschwierigkeiten und Zahlungsausfälle aufgrund der COVID-19-Pandemie in den Volkswirtschaften sowie aufgrund von geopolitischen Entwicklungen und wirtschaftlichen Güter- und Rohstoffengpässen, wenn überhaupt erst mittel bis langfristig spürbar eintreten werden. Aufgrund der Kurzfristigkeit unseres Forderungsportfolios gewichtet der Allane Mobility-Konzern diese Szenarien bei der Ermittlung des Expected Credit Losses nicht. Im Rahmen der Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen hat der Allane Mobility-Konzern bis jetzt noch keinen nennenswerten unmittelbaren Einfluss der COVID-19-Pandemie auf die Forderungsbestände identifiziert. Die Forderungen der Partner sind in der laufenden Überwachung. Es werden, wenn notwendig kurzfristig Maßnahmen eingeleitet, um die Risikoposition weiterhin in einem angemessenen Rahmen halten zu können. Für das Neugeschäft in der Zukunft besteht ein angemessener Bonitätsprüfungsprozess.

Der Allane Mobility-Konzern hat im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und damit verbundener künftiger regulatorischer Vorgaben, bewertet und entsprechend berücksichtigt. Während der Konzernabschlusserstellung wurden potenzielle Effekte bei wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen und zukünftige Cashflows berücksichtigt und soweit wie möglich einbezogen. Bei der Durchführung von Werthaltigkeitstest des Geschäfts- oder Firmenwerts und immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer wurden unter der Prämisse von potenziellen Auswirkungen auf die Planung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows erstellt. Des Weiteren wird basierend auf diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstest oder Anpassungen von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten beurteilt.

Basierend auf den hier dargestellten Punkten ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss des Allane Mobility-Konzerns.

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 %
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	
Geschäftsbereich Leasing							
Leasingerlöse (Finanzrate)	175.339	193.600	24.087	22.872	199.427	216.473	-7,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	117.009	140.079	16.344	16.698	133.353	156.776	-14,9
Verkaufserlöse	275.618	251.805	16.711	17.087	292.329	268.891	8,7
Gesamt	567.967	585.483	57.141	56.657	625.108	642.140	-2,7
Geschäftsbereich Flottenmanagement							
Flottenmanagererlöse	37.090	38.567	16.156	11.459	53.246	50.026	6,4
Verkaufserlöse	62.095	55.557	-	-	62.095	55.557	11,8
Gesamt	99.185	94.123	16.156	11.459	115.341	105.582	9,2
Gesamt Konzern	667.152	679.607	73.298	68.116	740.450	747.723	-1,0

Der Konzern ist in die zwei Geschäftsbereiche 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 Verkauf von Kundenfahrzeugen

Leasingerlöse (Finanzrate), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagererlöse 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, Treibstoffe, Reifen etc., 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 Flottenmanagererlöse aus Erlösen für Servicekomponenten, vertraglich vereinbarten Servicegebühren und Erlösen aus Schadenabrechnungen zusammen. Des Weiteren weist das Segment Flottenmanagement Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Kundenfahrzeuge aus.

In den Umsatzerlösen des Allane-Konzerns sind Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 6.247 TEUR (Vj. 8.309 TEUR) enthalten.

\4.2\ In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 8.018 TEUR (Vj. 10.566 TEUR) sind mit 1.093 TEUR (Vj. 1.350 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 Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von 165 TEUR (Vj. 254 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 219 TEUR (Vj. 535 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 3.358 TEUR (Vj. 3.390 TEUR). Die sonstigen betrieblichen Erträge des Vorjahres in Höhe von 10.566 TEUR wurden gegenüber dem Vorjahresabschluss um 3.115 TEUR reduziert und dieser Betrag in anderen Positionen ausgewiesen. Von den 3.115 TEUR wurden 2.597 TEUR in der Position Netto Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten und 518 TEUR in der Position Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

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

Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen ¹	331.629	321.665	3,1
Treibstoffe	41.898	46.305	-9,5
Reparaturen, Wartung, Pflege, Reconditioning	60.929	64.944	-6,2
Versicherungen	9.375	8.141	15,2
Fremdanmietungen	5.208	4.543	14,6
Fahrzeugzulassungen und -abmeldungen	4.392	6.786	-35,3
Transporte	4.323	5.395	-19,9
Steuern und Abgaben	3.107	3.083	0,8
Rundfunkgebühren	1.519	1.573	-3,4
Rückgabekosten	3.234	4.267	-24,2
Übrige Aufwendungen	7.477	7.057	6,0
Gesamt Konzern	473.091	473.758	-0,1

¹ Darin enthalten sind Zuschreibung auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 1,2 Mio. Euro (Vj. Abschreibung i.H.v. 0,4 Mio Euro)

\4.4\ Die **Personalaufwendungen** erhöhten sich von 42.934 TEUR im Vorjahr auf 50.076 TEUR im Berichtsjahr. Dies ist auf den Anstieg der Beschäftigungsanzahl im Konzern gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Die sozialen 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 2.947 TEUR (Vj. 2.583 TEUR) im Rahmen der deutschen gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für

leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 104 TEUR (Vj. 101 TEUR) enthalten.

Personalaufwand

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Löhne und Gehälter	42.936	37.050	15,9
Soziale Abgaben	7.140	5.884	21,4
Gesamt Konzern	50.076	42.934	16,6

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern	2021	2020
Weibliche Beschäftigte	323	330
Männliche Beschäftigte	392	363
Gesamt Konzern	715	693

Auf das Geschäftssegment Leasing entfallen davon 630 (Vj. 606) Beschäftigte und auf das Geschäftssegment Flottenmanagement 85 (Vj. 87) Beschäftigte.

\4.5\ **Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung:** Im Geschäftsjahr 2021 wurden folgende Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Erträge aus ausgebuchten Forderungen	1.014	518	95,8
Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen	-4.204	-6.621	-36,5
Gesamt Konzern	-3.190	-6.103	-47,7

Diese Position wurde im Geschäftsjahr erstmalig in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgenommen. Der Vorjahreswert in Höhe von 518 TEUR (Erträge aus ausgebuchten Forderungen) wurde im Vorjahresabschluss in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Vorjahreswert in Höhe von -6.621 TEUR (Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen) wurde im Vorjahresabschluss in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

\4.6\ Netto Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung: Im Geschäftsjahr 2021 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	2021	2020	Veränderung in %
Wertaufholungen bei Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	810	2.597	-68,8
Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-50	-513	-90,3
Wertminderungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	-1.548	0	> 100,0
Gesamt Konzern	-788	2.084	<-100,0

Diese Position wurde im Geschäftsjahr erstmalig in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgenommen. Der Vorjahreswert in Höhe von 2.597 TEUR (Wertaufholungen bei Wertminderungen) wurde im Vorjahresabschluss in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Der Vorjahreswert in Höhe von -513 TEUR (Wertminderungen) wurde im Vorjahresabschluss in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Aufwendungen für Gebäude	1.725	1.145	50,6
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	4.164	4.715	-11,7
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	14.379	6.491	>100
Sonstige Personaldienstleistungen	2.142	1.814	18,1
IT-Aufwendungen	10.763	5.890	82,7
Aufwendungen aus Währungsumrechnung	959	1.297	-26,1
Übrige Aufwendungen	3.178	4.802	-33,8
Gesamt Konzern	37.310	26.155	42,6

In den Aufwendungen für Gebäude sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 352 TEUR (Vj. 306 TEUR) enthalten. Die gesamten Auszahlungen für Leasingverhältnisse im Geschäftsjahr 2021 betragen 9.491 TEUR (Vj. 10.824 TEUR).

Im Konzernabschluss der Allane SE sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2021 Honorare von 420 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst und sind in voller Höhe Honorare für Abschlussprüfungen. Im Konzernabschluss der Allane SE sind im Vorjahr für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2020 Honorare von 265 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Honorare gliedern sich in Honorare für Abschlussprüfungen (257 TEUR) und andere Bestätigungsleistungen (8 TEUR) auf.

Die IT-Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr auf 10.763 TEUR gestiegen. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Übernahme durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH. Die zuvor erbrachten IT-Dienstleistungen seitens der Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG werden zukünftig selbst bzw. mittels anderer Dienstleister erbracht. Weiterhin fielen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Carve-out der IT-Infrastruktur, Applikationen und Software an. Der Anstieg der Rechts- und Beratungskosten auf 14.379 TEUR resultiert im Wesentlichen aus von gegen die Gesellschaft geführten Rechtsstreitigkeiten resultierenden Kosten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres in Höhe von 26.155 TEUR wurden gegenüber dem Vorjahresabschluss um 7.134 TEUR reduziert und dieser Betrag in anderen Positionen ausgewiesen. Von den 7.134 TEUR wurden 513 TEUR in der Position Netto Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten und 6.621 TEUR in der Position Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen.

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

Abschreibungen

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Leasingvermögen	161.773	187.140	-13,6
Sachanlagevermögen	4.177	2.478	68,6
Immaterielle Vermögenswerte	5.069	1.609	>100
Gesamt Konzern	171.019	191.228	-10,6

Die Abschreibungen auf Leasingvermögen lagen mit 161.773 TEUR unter dem Vorjahresniveau (Vj. 187.140 TEUR), aufgrund des im Geschäftsjahr 2021 niedrigeren durchschnittlichen Bestands an Leasingvermögen und niedrigeren Wertberichtigungen aufgrund höherer erwarteter Restwerte am Ende der Leasingvertragslaufzeit. Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund der im Geschäftsjahr 2021 fertiggestellten Eigenentwicklungen an Software und erworbener Software zu.

\4.9\ Das **Finanzergebnis** verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr von -11.081 TEUR auf -6.861 TEUR, im Wesentlichen durch eine günstigere Refinanzierung der am Ende des Geschäftsjahres 2020 zurückgezahlten Anleihe sowie einem generellen niedrigeren Finanzierungsvolumen. Nachfolgende Tabelle enthält die Aufgliederung des Finanzergebnisses:

Finanzergebnis

in TEUR	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	230	342
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge von nahestehenden Unternehmen	58	37
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-7.049	-11.268
Zinsen und ähnliche Aufwendungen an nahestehende Unternehmen ¹	-256	-15
Sonstiges Finanzergebnis	155	-177
Gesamt Konzern	-6.861	-11.081

¹ Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen an nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr unter den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten betragen im Geschäftsjahr 296 TEUR (Vj. 173 TEUR).

Das sonstige Finanzergebnis setzt sich aus dem Aufwand aus der Realisierung sowie dem ineffektiven Teil der Derivate in Sicherungsbeziehungen und Aufwendungen aus Beteiligungen zusammen.

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

Ertragsteuern

in TEUR	2021	2020	Veränderung in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	2.731	2.917	-6,4
Latente Steuern	-2.436	4.023	>-100
Gesamt Konzern	295	6.941	-95,8

Der tatsächliche Steueraufwand von 2.731 TEUR (Vj. 2.917 TEUR) enthält im Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 81 TEUR einen Steueraufwand für Vorjahre (Vj. 444 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 26,3 % (Vj. 26,3 %) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15 % (Vj. 15 %) Körperschaftsteuer, 5,5 % (Vj. 5,5 %) Solidaritätszuschlag sowie 10,5 % (Vj. 10,5 %) Gewerbesteuer zusammen.

Steuerliche Überleitungsrechnung

in TEUR	2021	2020
IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern	6.133	9.114
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand	1.613	2.395
Abweichende ausländische Steuersätze	-52	-47
Veränderung permanenter Differenzen	386	-
Veränderung in der Wertberichtigung	-319	711
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	183	76
Steuerfreie Erträge	-	-
Periodenfremde Ertragsteuern (tatsächlich und latent)	81	444
Auswirkung von Steuersatzänderungen	-45	-
Sonstige Effekte	-1.553	3.362
Ausgewiesener Steueraufwand	295	6.941

Die im sonstige Effekte enthaltenen Positionen ist im Wesentlichen einem Ertrag aus der erstmaligen Bildung

Latente Steuern

in TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Leasingvermögen	366	482	32.653	29.161
Forderungen	66	311	398	1.537
Sonstige Vermögenswerte	76	687	6.639	8.012
Sonstige Verbindlichkeiten	7.069	3.684	2.225	2.628
Steuerliche Verlustvorträge	810	588	-	-
	8.387	5.752	41.915	41.338
Saldierung	-7.573	4.955	-7.573	4.955
Gesamt Konzern	814	797	34.342	36.383

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

Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 12.158 TEUR (Vj. 10.909 TEUR) wurden auf 8.910 TEUR (Vj. 8.551 TEUR) und von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 8.063 TEUR (Vj. 8.456 TEUR) wurden auf 4.816 TEUR (Vj. 7.436 TEUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet. Die Verlustvorträge, auf die aktive latente Steuern

aktiver latenter Steuern aufgrund des Nichtansatzes einer Rückstellung in der Steuerbilanz der Allane SE zuzuordnen.

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2021 insgesamt 241 TEUR (Vj. 36 TEUR). Die Veränderung zum Vorjahr beträgt 205 TEUR (Vj. -101 TEUR).

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

Latente Steuern

in TEUR	2021	2020
Aus temporären Differenzen	-2.658	3.189
Aus Verlustvorträgen	221	834
Gesamt Konzern	-2.436	4.023

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

gebildet wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von fünf Jahren genutzt. Die Verluste können grundsätzlich auf unbestimmte Zeit vorgetragen werden.

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

Im Geschäftsjahr bestanden keine abzugsfähigen temporären Differenzen, auf welche keine latenten Steuern angesetzt wurden (Vj. 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 1.356 TEUR (Vj. 807 TEUR).

\4.11\ Der **Konzernüberschuss** beträgt 5.838 TEUR (Vj. 2.173 TEUR). Ergebnisanteile anderer Gesellschafter sind wie im Vorjahr nicht zu berücksichtigen.

Im vergangenen Jahr wurde eine Dividende von 0,02 Euro pro Stammaktie ausgeschüttet. Dies entspricht einer Ausschüttung an die Aktionäre von 412 TEUR, die im Geschäftsjahr erfasst wurde.

Für das Geschäftsjahr 2021 erwägt der Vorstand eine Dividende von 0,06 Euro pro Stammaktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer rechnerischen Gesamtausschüttung von 1.237 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 2022 veröffentlicht werden.

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

Ergebnis je Aktie		2021	2020
Konzernüberschuss	in TEUR	5.838	2.173
Den Gesellschaftern der Allane SE zustehender			
Konzernüberschuss	in TEUR	5.838	2.173
Anzahl der Aktien – gewichtet		20.611.593	20.611.593
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	in Euro	0,28	0,11

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	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2021
	1.1.2021	Kurs-differenzen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.293	7	-	-	-	4.300
Erworbene Software	3.705	-	5.802	-	-	9.507
Selbsterstellte Software	17.466	-	-	484	8.879	25.861
Software in Erstellung	5.076	-	4.503	-	-8.879	700
Anzahlung auf erworbene Software	-	-	222	-	-	222
Immaterielle Vermögenswerte	26.247	-	10.527	484	-	36.290
Nutzungsrechte	13.978	59	10.166	59	-	24.144
Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.192	11	5.571	2.019	622	11.377
Sachanlagevermögen	21.169	71	15.737	2.078	622	35.521
Leasingvermögen	1.307.667	2.508	315.842	430.365	-622	1.195.030
Summe	1.359.376	2.586	342.106	432.927	-	1.271.141

Anlagenspiegel

in TEUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten					31.12.2020
	1.1.2020	Kurs-differenzen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	2.313	1	1.979	-	-	4.293
Erworbene Software	3.474	-	231	-	-	3.705
Selbsterstellte Software	5.592	-	-0	-	11.873	17.466
Software in Erstellung	9.349	-	7.600	-	-11.873	5.076
Immaterielle Vermögenswerte	18.415	-	7.831	-0	-	26.247
Nutzungsrechte	13.766	6	1.654	-1.449	-	13.978
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.476	-1	1.438	7	2.286	7.192
Sachanlagevermögen	17.241	5	3.093	1.456	2.286	21.169
Leasingvermögen	1.344.602	281	430.320	465.250	-2.286	1.307.667
Summe	1.382.572	287	443.222	466.706	-	1.359.376

1.1.2021	Abschreibungen				Buchwerte		
	Kurs- differenzen	Abschreib. im Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020
-	-	-	-	-	-	4.300	4.293
3.470	-	313	-	-	3.783	5.724	235
4.067	-	4.756	484	-	8.340	17.521	13.398
-	-	-	-	-	-	700	5.076
-	-	-	-	-	-	222	-
7.538	-	5.069	484	-	12.123	24.168	18.709
3.802	16	2.622	-	-	6.440	17.704	10.175
2.993	6	1.555	819	196	3.932	7.444	4.199
6.795	22	4.177	819	196	10.372	25.148	14.374
215.132	660	161.773	177.716	-196	199.652	995.378	1.092.535
229.465	682	171.019	179.019	-	222.147	1.048.994	1.129.911

1.1.2020	Abschreibungen				Buchwerte		
	Kurs- differenzen	Abschreib. im Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuchungen	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019
-	-	-	-	-	-	4.293	2.313
3.459	-	11	-	-	3.470	235	15
2.469	-	1.598	-	-	4.067	13.398	3.123
-	-	-	-	-	-	5.076	9.349
5.928	-	1.609	-	-	7.538	18.709	12.487
1.809	-0	1.993	-	-	3.802	10.175	11.956
1.849	0	485	4	663	2.993	4.199	1.626
3.659	-0	2.478	4	663	6.795	14.374	13.583
224.932	86	187.140	196.364	-663	215.132	1.092.535	1.119.670
234.519	86	191.228	196.368	-	229.465	1.129.911	1.148.053

\4.13\ Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 4.300 TEUR (Vj. 4.293 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der 2016 erworbenen Gesellschaften autohaus24 GmbH, Pullach, der Allane Mobility Consulting AG, Urdorf (vormals Sixt Mobility Consulting AG) und der im Geschäftsjahr 2019 einbezogenen Gesellschaft Flottenmeister GmbH, Pullach, die im Geschäftsjahr 2020 mit der Allane Mobility Consulting GmbH (vormals: Sixt 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. Wertberichtigungen waren darauf im Geschäftsjahr wie im Vorjahr nicht vorzunehmen.

\4.14\ Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten selbsterstellte Software in Höhe von 17.521 TEUR (Vj. 13.398 TEUR) sowie erworbene Software in Höhe von 5.724 TEUR (Vj. 235 TEUR). Ferner enthält der Posten Software in Erstellung über 700 TEUR (Vj. 5.076 TEUR).

\4.15\ In der Position **Sachanlagevermögen** sind in Höhe von 7.444 TEUR (Vj. 4.199 TEUR) Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich Dienstwagen, EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Büromaschinen), sowie Nutzungsrechte (im Wesentlichen Immobilien) in Höhe von 17.704 TEUR (Vj. 10.175 TEUR) ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2021 wurden für einen neuen Remarketingstandort in Berlin-Ludwigfelde ein neuer Mietvertrag geschlossen, der im Wesentlichen zum Anstieg der Nutzungsrechte führte.

\4.16\ Die Position **Leasingvermögen** reduzierte sich auf 995,4 Mio. Euro (Vj. 1.092,5 Mio. Euro). 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	31.12.2021	31.12.2020
2021		171.996
2022	155.774	106.285
2023	91.433	48.857
2024	39.655	12.218
2025	11.570	928
2026	1.246	1
2027 und später	33	0
	299.711	340.286

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 –3,5 Mio. Euro (Vj. –0,5 Mio. Euro). Darüber hinaus werden kalkulierte Restwerte in Höhe von 163 Mio. Euro (Vj. 215 Mio. Euro) erwartet, für die Rücknahmevereinbarungen bestehen und weitere kalkulierte Restwerte in Höhe von 613 Mio. Euro (Vj. 637 Mio. Euro), für die keine Rücknahmevereinbarungen bestehen. Im Geschäftsjahr fand eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 0,7 Mio. Euro (Vj. 4,5 Mio. Euro) statt.

Zur Besicherung von Finanzverbindlichkeiten ist zum Stichtag 31.12.2021 Leasingvermögen in Höhe von 33,7 Mio. Euro (Vj. 47,6 Mio. Euro) sicherungsübereignet. Weiterhin ist im Rahmen der ABS-Transaktion Leasingvermögen in Höhe von 463,4 Mio. Euro (Vj. 558,6 Mio. Euro) als Sicherheit übereignet.

Ein Teil der Leasingfahrzeuge war fristenkongruent im Rahmen von Finance Lease-Verträgen (Sale and Leaseback-Transaktionen bis 31.12.18) refinanziert. Die Verträge waren so gestaltet, dass die refinanzierten Fahrzeuge weiterhin dem Konzern zuzurechnen waren. Zum 31. Dezember 2021 bestanden keine Sale and Leaseback-Transaktionen mehr (Vj. 2,8 Mio. Euro). Die Verpflichtungen daraus waren im Vorjahr unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

\4.17\ **Vorräte** beinhalten mit 38.488 TEUR (Vj. 52.527 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 **sonstigen Forderungen und Vermögenswerte** setzen sich wie nachfolgend dargestellt zusammen:

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen aus		
Finanzierungsleasing	1.542	6.510
Zinsswaps	788	23
Übrige Vermögenswerte	12.159	14.346
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	783	3.173
Versicherungsansprüche	8.396	8.636
Rechnungsabgrenzungsposten	4.787	4.928
Lieferansprüche für Fahrzeuge der Leasingflotte	-	771
Gesamt Konzern	28.455	38.387
davon kurzfristig	26.679	37.499
davon langfristig	1.777	888

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 (Vj. 0,0 Mio. Euro). Die weiteren Details sind nachfolgend dargestellt.

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

Finance Lease-Verträge

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
2021		5.787
2022	716	579
2023	617	207
2024	314	66
2025	35	4
2026	11	0
2027 und später	0	0
	1.693	6.642

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.

\4.20\ Die Position **Bankguthaben** in Höhe von 1.655 TEUR (Vj. 2.374 TEUR) umfasst kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten unter einem Monat. Zum 31. Dezember 2021 entspricht die Position abzüglich, in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen, Kontokorrentkrediten in Höhe von 2.072 TEUR dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung. Zum 31. Dezember 2020 entspricht die Position abzüglich, in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen, Kontokorrentkrediten in Höhe von 2.444 TEUR dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva

Das Eigenkapital des Allane Mobility-Konzern hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 220.192 TEUR erhöht. (Vj. 212.851 TEUR). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Allane SE betrug unverändert 20.612 TEUR.

\4.21\ Gezeichnetes Kapital der Allane SE

Grundkapital

	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2021	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2020
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 2021 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 Optionschuldverschreibungen. 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.

Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen
Der Vorstand war durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 ermächtigt, mit

Zustimmung des Aufsichtsrats bis einschließlich 31. Mai 2021 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 200.000.000,00 Euro mit befristeter oder unbefristeter Laufzeit zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte zum Bezug von insgesamt bis zu 4.122.318 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien der Sixt Leasing SE mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 4.122.318,00 Euro nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Eine entsprechende Ausgabe und Gewährung ist im Geschäftsjahr 2021 nicht erfolgt.

\4.22\ Gewinnrücklagen

Gewinnrücklagen

in TEUR	2021	2020
Stand 1.1.	9.745	9.337
Einstellung in die Gewinnrücklagen	1.300	408
Stand 31.12.	11.045	9.745

\4.22\ Rücklage für Währungsumrechnung

Rücklage für Währungsumrechnung

in TEUR	2021	2020
Stand 1.1.	2.083	2.023
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	596	60
Stand 31.12.	2.680	2.083

\4.22\ Sonstiges Eigenkapital

Sonstiges Eigenkapital

in TEUR	2021	2020
Stand 1.1.	45.922	62.664
Konzernüberschuss	5.838	2.173
Dividendenzahlung	-412	-18.550
Sonstiges Ergebnis	22	43
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.300	-408
Stand 31.12.	50.070	45.922

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

\4.23\ Die **Anteile anderer Gesellschafter** betreffen das gezeichnete Kapital der Isar Valley S.A., Luxemburg, an welcher der Allane Mobility-Konzern keine Kapitalanteile hält. Die Anteile andere Gesellschafter erhöhte sich im Geschäftsjahr von –556 TEUR auf 740 TEUR durch den effektiven Teil der Hedge-Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

\4.24\ Die **Pensionsrückstellungen** belaufen sich auf 237 TEUR (Vj. 232 TEUR).

Die Altersversorgung im Allane Mobility-Konzern 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 %	2021	2020
Abzinsungssatz	0,3	0,2
Erwartete Gehaltssteigerungen	0,5	0,5
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
Sterbetafel	BVG 2020 GT	BVG 2015 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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Stand 1.1.	1.040	1.081	807	821	232	260
	-	-	-	-	-	-
Einstellung für Vorjahre	-	-	-	-	-	-
Laufende Dienstzeitaufwendungen	104	101	-	-	104	101
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Planabgeltungen	-	-	-	-	-	-
Zinsergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	2	1	1	1	0	0
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	106	102	1	1	104	101
	-	-	-	-	-	-
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	97	30	-97	-30
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-	-
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	90	-20	-	-	90	-20
Veränderung von demografischen Annahmen	-70	-	-	-	-20	-
Veränderung von finanziellen Annahmen	-20	-6	-	-	-70	-6
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-0	-26	97	30	-98	-56
	-	-	-	-	-	-
Arbeitgeberbeiträge	-	-	82	74	-82	-74
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	82	74	82	74	-	-
Leistungszahlungen	129	-197	129	-197	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	62	6	55	4	7	2
Sonstige Überleitungspositionen	273	-117	348	-45	-75	-73
	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.	1.418	1.040	1.254	807	164	232

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts von leistungsorientierten Verpflichtungen betrug rund 16 Jahre (Vj. 19 Jahre). Die für das Geschäftsjahr 2021 erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 89 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 halben Prozentpunkt nach oben und nach unten.

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

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen

in TEUR	Veränderung des Barwertes		Veränderung des Barwertes	
	2021		2020	
	+0,5 Prozentpunkte	-0,5 Prozentpunkte	+0,5 Prozentpunkte	-0,5 Prozentpunkte
Abzinsungssatz	-50	59	-44	53
Erwartete Gehaltssteigerungen	6	-11	7	-12
Erwartete Rentensteigerungen	37	-35	30	-29

Die Senkung/Erhöhung der Lebenserwartung in den Annahmen um jeweils ein Jahr hätte eine Veränderung des Barwertes der leistungsorientierten Verpflichtungen von -17 TEUR / 19 TEUR (Vj. -12 TEUR / 14 TEUR) zur Folge.

\4.25\ Die im Geschäftsjahr unter den **sonstigen Rückstellungen** ausgewiesenen Verpflichtungen sind in Höhe von 6.349 TEUR voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und in Höhe von 226 TEUR nach fünf Jahre fällig. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen des Personalbereichs, Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der zweiten Instanz und Rückstellung für Gewährleistung. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten aus Widerruf zurückzuführen.

Sonstige Rückstellungen

in TEUR	Personal	Übrige	Gesamt
Stand 1.1.	2.176	905	3.081
Zuführung	2.773	3.426	6.200
Auflösung	-219	-	-219
Inanspruchnahme	-1.812	-678	-2.490
Wechselkursdifferenzen	4	-	4
Stand 31.12.	2.922	3.653	6.575
Langfristig	-	226	226
Kurzfristig	2.922	3.427	6.349

\4.26\ Die **Finanzverbindlichkeiten** beinhalten Verbindlichkeiten aus Schuldverschreibungen, Bankdarlehen sowie Verbindlichkeiten aus einem Asset Backed Securities-Programm und im Vorjahr aus Finanzierungen mit sonstigen Finanzierungspartnern zur Refinanzierung der Leasingflotte.

Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1 - 5 Jahre		Restlaufzeit über 5 Jahre	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Schuldverschreibungen	249.691	-	-	248.840	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	235.264	252.811	298.955	414.595	-	-
Leasingverbindlichkeiten	2.394	5.054	6.182	6.496	9.515	1.761
Übrige Finanzverbindlichkeiten	2.759	6.335	-	-	-	-
Gesamt Konzern	490.109	264.201	305.136	669.931	9.515	1.761

Die Schuldverschreibungen beinhaltet eine im Mai 2018 am Kapitalmarkt platzierte unbesicherte Anleihe im Nennwert von 250 Mio. Euro mit einem Nominalzins von 1,50 % p.a. und einer Laufzeit von vier Jahren. Die Anleihe wurde am 2. Februar 2022 vorzeitig zurückgezahlt. Die Refinanzierung erfolgte insbesondere durch das

Asset Backed Securities Programm und Kreditlinien von der Santander Consumer Bank AG.

Die zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Restlaufzeit von einem bis fünf Jahren resultieren zu einem großen Teil aus einem Asset Backed Securities-Programm,

welches der Allane Mobility-Konzern zur Refinanzierung von Leasingverträgen aufgesetzt hat. Das Programm umfasst ein Finanzierungsvolumen von 500 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. Weiterhin sind darin Darlehen in Höhe von 100 Mio. Euro aus einer Kreditlinie der Santander Consumer Bank AG enthalten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, mit Restlaufzeit bis zu einem Jahr, beinhalten 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 Finanzierungen mit sonstigen Finanzierungspartnern und Zinsabgrenzungen.

Sale and Leaseback-Transaktionen wurden im Vorjahr in den übrigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Diese Finanzverbindlichkeiten sind durch einen Eigentumsvorbehalt des Finanzierungspartners für die finanzierten Vermögenswerte besichert. Die Entwicklung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten ist nachfolgend dargestellt:

Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten

in TEUR

	2021	2020
Stand 1.1.	935.893	948.211
Zahlungswirksame Veränderungen	-148.259	-24.221
Sonstige nicht-zahlungswirksame Änderungen	17.498	11.390
davon Zinsaufwendungen	7.352	11.095
davon Leasingverbindlichkeiten	10.146	295
Veränderung Kontokorrentkredite (Finanzmittelbestand)	-372	513
Stand 31.12.	804.760	935.893

\4.27\ Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** betreffen im Wesentlichen die laufenden Verrechnungen mit verbundenen Unternehmen der Allane SE, die nicht in den Konzernabschluss der Allane SE mit einbezogen wurden.

\4.28\ 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.

\4.29\ Die **sonstigen Verbindlichkeiten** gliedern sich wie folgt auf:

Sonstige Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2021	31.12.2020
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Zinsswaps	-	1.060
Lohnverbindlichkeiten	296	174
Übrige Verbindlichkeiten	14.410	12.742
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	26.017	29.513
Steuerverbindlichkeiten	4.064	700
Gesamt Konzern	44.787	44.188
davon kurzfristig	34.262	30.226
davon langfristig	10.525	13.962

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten unter anderem Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen in Höhe von 9.947 TEUR (Vj. 8.970 TEUR). Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten größtenteils Ertragsabgrenzungen aus vorab geleisteten Mietsonderzahlungen von Leasingnehmern. Die Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietsonderzahlungen sind in Höhe von 15.705 TEUR (Vj. 16.754 TEUR) kurzfristig mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und in Höhe von 10.313 TEUR (Vj. 12.758 TEUR) langfristig mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren.

\4.30\ Die **Vertragsverbindlichkeiten** beinhalten die Anzahlungen aus Full-Servicedienstleistungen, die eine pauschale und gleichbleibende Abrechnung mit dem Kunden beinhalten, bis die konkrete Full-Service-dienstleistung 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 2020 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von 11.131 TEUR wurde im Geschäftsjahr 2021 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 einzel-

ne 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	Bewertungskategorie nach IFRS 9 ¹	Bemessungsgrundlage des beizulegenden Zeitwerts	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
			31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Level 3	26	27	26	27
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		897	795	932	824
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	788	23	788	23
Sonstige Forderungen	AC		92	70		
Gesamt			1.803	914	1.747	873
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		645	5.714	675	5.961
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC		75.222	69.173		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	AC		490	1.461		
Sonstige Forderungen	AC		12.068	14.278		
Gesamt			88.425	90.626	675	5.961
Langfristige Verbindlichkeiten						
Schuldverschreibungen	AC	Level 2	-	248.840	-	256.912
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 2	298.955	414.595	296.377	408.583
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		15.696	8.258		
Zinsderivate	Hedge Accounting	Level 2	-	1.060	-	1.060
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		213	143	-	-
Gesamt			314.864	672.896	296.377	666.555
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Schuldverschreibungen	FLAC	Level 2	249.691	-	252.708	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 2	235.264	252.811	235.968	253.556
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		2.394	5.054		
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	AC	Level 2	23	21		
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	60	106	60	106
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		2.759	6.335		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC		65.675	47.849		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC		30.357	26.642		
Gesamt			586.224	338.820	488.736	253.662

¹ FVTPL - Fair value through profit or loss, AC - At amortised cost

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 0,2 % p.a. und 1,2 % p.a. (Vj. zwischen –0,0 % p.a. und 1,4 % p.a.) verwendet.

Forderungen aus Finanzierungsleasing sowie Leasingverbindlichkeiten sind gemäß IFRS 16 bewertet.

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

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC (fortgeführte Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 1.014 TEUR (Vj. 518 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 289 TEUR (Vj. 379 TEUR). Darin enthalten sind Zinserträge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 117 TEUR (Vj. 242 TEUR). Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 7.305 TEUR (Vj. 11.283 TEUR). Darin enthalten sind 778 TEUR (Vj. 991 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 788 TEUR (Vj. 23 TEUR) wovon 1 TEUR (Vj. 23 TEUR) in keiner bilanziellen Cash Flow Hedge Sicherungsbeziehung stehen. Es bestanden keine finanziellen Verbindlichkeiten aus Zinsderivaten zum Bilanzstichtag (Vj. 1.060 TEUR). Insgesamt wurden zur Absicherung eines Volumens von 414 Mio. Euro (Vj. 500 Mio. Euro) mit Restlaufzeiten bis zu drei (Vj. vier) Jahren Zinsderivate zu Festzinssätzen zwischen –0,6 % und 0,0 % abgeschlossen (Vj. zwischen –0,6 % und 0,0 %), wovon 412 Mio. Euro (Vj. 499 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 2021 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	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2026
Nominalbetrag des Sicherungsinstruments	411.973	248.897	111.421	27.499	2.042	54
Durchschnitt des fixierten Zinssatzes	-0,440 %	-0,289 %	-0,130 %	-0,030 %	-0,002 %	-0,000 %

Werte aus zum Hedging designierten Bilanzpositionen sowie der Hedging Ineffektivität

31.12.2021				Geschäftsjahr 2021		
in TEUR	Nominalbetrag	Buchwert Vermögenswert	Bilanzposition	Wertveränderung ausgewiesen im sonstigen Ergebnis	Ertrag aus Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung	Position der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung
	411.973	786	Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.670	177	Finzergebnis

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 5.990 TEUR / -6.138 TEUR (Vj. 5.633 TEUR / -6.455 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 3.032 TEUR / -3.574 TEUR (Vj. 2.348 TEUR / -2.634 TEUR) ergeben.

Insgesamt ergäben sich für Zins- und Wechselkursrisiken aus den in der Sensitivitätsanalyse angenommenen Wertänderungen, diese Auswirkungen auf die zum Fair Value bewerteten Derivate werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

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	
31.12.2021	3.121	-3.759	5.901	-5.952	9.023	-9.712
31.12.2020	2.662	-2.695	5.319	-5.695	7.981	-9.089

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

Der Allane Mobility-Konzern 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 ist sichergestellt, 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 dem 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 seiner üblichen Geschäftstätigkeit ist der Allane Mobility-Konzern 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 der Allane Mobility-Konzern grundsätzlich den Zinsänderungsrisiken durch eine Vereinbarung von Zinsgleitklauseln in einzelnen Rahmenverträgen für die unter diesem Rahmen geschlossenen Leasingneuverträge zu entgegen. Darüber hinaus wird durch die fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln das Zinsänderungsrisiko weitgehend so gering wie möglich gehalten.

Der Allane Mobility-Konzern nutzt zur Refinanzierung auch variabel verzinsliche Finanzinstrumente und unterliegt damit einem Zinsänderungsrisiko, das aus den in Leasingverträgen vereinbarten, festgelegten Zinssät-

zen 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.

Der Allane Mobility-Konzern 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 des Allane Mobility-Konzerns könnten daher die externen Finanzierungsmöglichkeiten teurer werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, da der Allane Mobility-Konzern 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 der Allane Mobility-Konzern von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes – insbesondere in Deutschland – abhängig. Die vom Allane Mobility-Konzern am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwerdenden 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 den Allane Mobility-Konzern vorteilhafteste Verwertungskanal für jedes Fahrzeug

evaluiert. Hierbei stehen dem Allane Mobility-Konzern vor allem Online-Auktionsplattformen und die eigenen Gebrauchtwagenstandorte zur Verfügung. Im geringen Umfang werden Rückkaufvereinbarungen, die für den Allane Mobility-Konzern optional sind, mit Händlern oder Herstellern vertraglich vereinbart, um den, den Leasingverträgen zugrunde gelegten Restwert der Fahrzeuge teilweise abzusichern. In der Regel überwiegen jedoch die Chancen aus der Eigenvermarktung.

Der Vorstand beobachtet die allgemeine politische Diskussion um neue Emissionsvorgaben für Dieselfahrzeuge und mögliche Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in einzelnen Städten. In diesem Zusammenhang könnten für den Allane Mobility-Konzern ein erhöhtes Restwertisiko und geringer als erwartete Verkaufserlöse entstehen.

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

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 interner Richtlinien durchgeführt. Weiterhin findet eine regelmäßige Überprüfung von Kundenbonitäten während der Leasingvertragslaufzeit statt. Dadurch wird die nötige Vorsorge zur Vermeidung bzw. Verringerung künftiger Risiken aus der Kundenbindung getroffen.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten legt der Allane Mobility-Konzern daher großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden einer regelmäßigen, strengen Bonitätsprüfung unterzogen. Sollten Vertragspartner ihre Rückkaufzusagen nicht einhalten, wäre der Allane Mobility-Konzern 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 entsprechen 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.

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 2021

in TEUR	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen 31.12.2021
sehr gering	35.831	67	35.764
gering	36.290	437	35.853
stark erhöht	4.866	3.094	1.772
Summe	76.988	3.599	73.389

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2020

in TEUR	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen 31.12.2020
sehr gering	35.802	70	35.732
gering	31.830	542	31.287
stark erhöht	5.856	3.702	2.153
Summe	73.487	4.314	69.173

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten ganz überwiegend Forderungen aus Leasing- und Flottenmanagementgeschäften mit Endkunden des Allane Mobility-Konzerns 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 9.947 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, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge 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 Managementexpectations entspre-

chend 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, ohne Berücksichtigung vorgenommener Wertberichtigungen.

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

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2021

in TEUR	Stand 1.1.2021	Veränderung	Stand 31.12.2021
Wertberichtigung	4.314	-716	3.599

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2020

in TEUR	Stand 1.1.2020	Veränderung	Stand 31.12.2020
Wertberichtigung	5.915	-1.601	4.314

Im Geschäftsjahr 2021 sowie im Vorjahr wurden wertberichtigte Forderungen nach Überschreiten von Altersschwellen ausgebucht, wodurch sich die Wertberichtigungen reduziert haben.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass bestehende Finanzmittelreserven nicht ausreichen, um die finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns bei Fälligkeit zu bedienen. Der Allane Mobility-Konzern versucht, durch seine Finanzplanung sicherzustellen, dass sowohl unter normalen wie auch unter Stressbedingungen ausreichend Liquidität zur Zahlung der fälligen Verbindlichkeiten zur Verfügung steht.

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

Das Asset Backed Securities (ABS)-Programm wurde bis Ende 2021 verlängert und wird sich bis Mitte des Geschäftsjahrs 2027 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 Fälligkeit 2021

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2022	252.815	236.329	2.664	-	491.807
2023		158.758	2.363	-	161.121
2024		114.526	2.091	-	116.617
2025		25.580	1.492	-	27.072
2026 und später		2.048	12.271	-	14.319
31.12.2021	252.815	537.241	20.881	-	810.937

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit 2020

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2021	3.750	253.980	5.168	3.606	266.505
2022	253.730	195.001	2.164	-	450.895
2023	-	136.990	1.928	-	138.918
2024	-	80.183	1.613	-	81.796
2025 und später	-	3.574	2.838	-	6.412
31.12.2020	257.480	669.728	13.712	3.606	944.526

Die im Jahr 2022 fälligen Finanzverbindlichkeiten werden weitgehend durch die Inanspruchnahme von Bankkreditlinien getilgt.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Zins- und Währungsderivate:

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit 2021

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2022	-226	-60	-285
2023	560		560
2024	370		370
2025	79		79
2026 und später	4		4
31.12.2021	788	-60	728

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit 2020

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2021	-720	-106	-826
2022	-301		-301
2023	-34		-34
2024	15		15
2025 und später	1		1
31.12.2020	-1.038	-106	-1.144

Wechselkurs- und Länderrisiko

Das Wechselkursrisiko hat im Allane Mobility-Konzern 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. Länderrisiken bestehen derzeit kaum.

Kapitalmanagement

Der Allane Mobility-Konzern 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 wird sichergestellt, 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 18,4 % (Vj. 16,4 %). Weitere wesentliche Bestandteile der Finanzierungsstruktur sind in den lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente (Schuldverschreibungen, 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 67,4 % (Vj. 72,2 %).

5. Sonstige Angaben

5.1 Segmentinformationen

Nach Geschäftsbereich in Mio. EUR	Leasing		Flottenmanagement		Konsolidierung		Konzern	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Außenumsatz	625,1	642,1	115,3	105,6	-	-	740,4	747,7
Innenumsatz	0,1	-0,0	0,0	0,2	-0,1	-0,2	-	-
Gesamtumsatz	625,2	642,1	115,4	105,8	-0,1	-0,2	740,4	747,7
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände ¹	369,1	380,7	104,1	93,1	-0,1	-0,0	473,1	473,8
EBITDA ²	183,4	208,3	0,7	3,1	-	-	184,0	211,4
Abschreibungen	171,0	191,2	0,1	0,0	-	-	171,0	191,2
EBIT ³	12,4	17,1	0,6	3,1	-	-	13,0	20,2
Zinserträge	0,4	0,5	0,0	0,0	-0,1	-0,2	0,3	0,4
Zinsaufwendungen	-7,3	-11,3	-0,1	-0,2	0,1	0,2	-7,3	-11,3
Sonstiges Finanzergebnis	0,2	-0,2	-	-	-	-	0,2	-0,2
Finanzergebnis	-6,7	-10,9	-0,1	-0,2	-	-	-6,9	-11,1
EBT ⁴	5,7	6,2	0,5	2,9	-	-	6,1	9,1
Investitionen	342,1	443,2	0,0	0,0	-	-	342,1	443,2
Vermögen	1.172,0	1.280,4	34,3	22,7	-12,9	-9,3	1.193,3	1.293,9
Schulden	918,6	1.032,7	32,1	21,7	-12,7	-9,1	938,0	1.045,2
Beschäftigte ⁵	630	606	85	87	-	-	715	693

Nach Region in Mio. EUR	Inland		Ausland		Überleitungen		Konzern	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Gesamtumsatz	667,2	679,6	73,3	68,1	-	-	740,4	747,7
Investitionen	297,5	403,8	44,6	39,4	-	-	342,1	443,2
Vermögen	1.235,6	1.356,1	614,3	703,5	-656,6	-765,8	1.193,3	1.293,9

¹ Im Segment Leasing sind Wertminderungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 1,2 Mio. Euro (Vj. 0,0 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

Der Allane Mobility-Konzern 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 Regionen stellt die Aufteilung des Gesamtumsatzes, der Konzerninvestitionen und 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 11,2 Mio. Euro (Vj. 11,2 Mio. Euro).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Lea-

singflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 250,2 Mio. Euro (Vj. 161,3 Mio. Euro).

Eventualverbindlichkeit

Bei gegen die Gesellschaft geführten Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hängt hinsichtlich der zweiten Instanz der weitere Verlauf dieser offenen Fälle vom Zeitpunkt ausstehender Urteile des BGH und/oder EuGH zu einzelnen Fällen der Allane SE ab. Für diese offenen Fälle besteht für die Allane SE eine Eventualverbindlichkeit in Höhe von 1,9 Mio. Euro.

5.3 Aktienbasierte Vergütung

Im Geschäftsjahr besteht kein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm für Mitarbeiter im Allane Mobility-Konzern. Im Vorjahr bestand im Sixt SE-Konzern ein Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching Stock Programm – MSP 2012), das auch Arbeitnehmern aus dem Allane Mobility-Konzern sowie dem ehemaligen Vorstand der Allane SE zur Teilnahme offenstand und durch den Erwerb der Anteile der Sixt SE an der Allane SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH grundsätzlich nicht beeinflusst wurde. Aus Perspektive des Allane Mobility-Konzerns fällt das Programm in die Kategorie anteilsbasierte Vergütung mit Barausgleich.

Im Jahr 2021 hat der Allane Mobility-Konzern keinen Personalaufwand (Vj. 76 TEUR) im Zusammenhang mit aktienbasierten Vergütungen erfasst und den Personalarückstellungen zugeführt (31. Dezember 2021: 0 TEUR, Vj. 75 TEUR).

5.4 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

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., Spanien sowie um Konzerngesellschaften der Hyundai Motor Company, Seoul, Korea.

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., 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 sind nachfolgend dargestellt.

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen		Beanspruchte Leistungen		Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	
	2021	16. Juli 2020 bis 31. Dez. 2020	2021	16. Juli 2020 bis 31. Dez. 2020	31.12. 2021	31.12. 2020	31.12. 2021	31.12. 2020
Hyundai AutoEver Europe GmbH, Offenbach am Main	-	-	2,0	0,4	-	-	-	0,5
Hyundai AutoEver Corp., Seoul, Korea	-	-	0,3	-	-	-	-	-
Hyundai Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	1	-	-	1	-	-	-	-
Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Rüsselsheim	1	1	-	-	1	1	-	-
Genesis Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	-	-	1	-	-	-	-	-
Hyundai Motor France SAS (HMF), La Garenne-Colombes, Frankreich	-	-	1	-	-	-	-	-
Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main	1	-	-	-	1	-	-	-
Banco Santander International SA, Genf, Schweiz	1	0,1	-	-	1	1	-	-
Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach	1	-	0,4	0,2	-	1	100,0	140,0
Santander Consumer Leasing GmbH, Mönchengladbach	1	-	-	-	-	-	-	-
Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien	-	-	0,5	-	-	-	-	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 Mio. Euro

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 100 Mio. Euro (Vj. 140 Mio. Euro) in Anspruch genommen. Die Darlehen haben eine Laufzeit von bis zu vier 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. Weiterhin wurde am 29. Dezember 2021 ein „Committed Facility Agreement“ über 250 Mio. Euro mit der Santander Consumer Bank AG, Deutschland zur Finanzierung der Rückzahlung einer Anleihe vereinbart. Am 02. Februar 2022 wurde diese Vereinbarung mit Wirkung zum 04. Februar 2022 wieder gekündigt.

Mit der Hyundai AutoEver Europe GmbH, Deutschland wurde in 2020 ein Vertrag über die Lieferung von IT-Infrastruktur-Hardware geschlossen. Der größte Teil dieser Vereinbarung wurde im Geschäftsjahr 2021 ausgeführt.

Mit der Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien wurde ein IT-Lizenznutzungsvertrag über drei Jahre geschlossen.

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 1,5 Mio. Euro erfasst (Vj. 0 Mio. Euro).

Im Vorjahr hatte der Allane Mobility-Konzern bis zum Closing am 15. Juli 2020 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen zwischen dem Allane Mobility-Konzern und der Sixt SE sowie ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures. Die Sixt SE war im Geschäftsjahr 2020 im Zeitraum vom 01. Januar 2020 bis zum 15. Juli 2020 Mutterunternehmen der Allane SE.

Die Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG, sowie weitere Gesellschaften des Sixt SE-Konzerns stellten bis ins Geschäftsjahr 2021 weiterhin dem Allane Mobility-Konzern Vermietfahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich hatte der Allane Mobility-Konzern einzelne Funktionen und Bereiche an die Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG und weitere Konzerngesellschaften des Sixt SE-Konzerns bis zum 15. Juli 2020 ausgelagert. Diese Aus-

lagerungen wurden im Zusammenhang mit dem Kauf sämtlicher Anteile von der Sixt SE an der Allane SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH gekündigt. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um IT-Dienstleistungen. Außerdem mietet der Allane Mobility-Konzern Geschäftsräume für den operativen Geschäftsbetrieb von Konzerngesellschaften des Sixt SE-Konzerns an. Diese Mietverhältnisse bestehen nach dem Kauf weiter.

Weiterhin wurden im Vorjahr mit der Sixt SE bzw. weiterer unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften der Sixt SE die im folgenden beschriebenen Verträge geschlossen. Mit Vollzug des freiwilligen Übernahmeangebots der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) am 15. bzw. 16. Juli 2020 wurden diese Verträge wirksam. Es wurde ein Transitional Services and Separation Support Agreement IT vereinbart, das für einen Übergangszeitraum IT-Servicedienstleistungen weiterhin sicherstellt und parallel die Separation der IT-Infrastruktur und IT-Applikationen regelt. Die Vereinbarung ist zu marktüblichen Geschäftsbedingungen geschlossen und sieht eine von der Inanspruchnahme abhängige Vergütung sowie eine bei erfolgreichem Abschluss fällige Vergütung vor. In einem Kauf- und Übertragungsvertrag wurde der Erwerb wesentlicher Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnender Vermögensgegenstände und bestimmter Verträge vereinbart.

Der marktübliche Kaufpreis betrug 2,1 Mio. Euro und beruhte auf einer externen Bewertung. Vorher hatte der Allane Mobility-Konzern einen Vertrag über die Übernahme der Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen und damit verbundenen zusätzlichen Dienstleistungen mit der SL Car Sales GmbH geschlossen, der mit dem Kauf gekündigt wurde. Seither führt die Allane SE die Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen an den beiden in diesem Zuge erworbenen Standorten selbst durch. Weiterhin wurde ein Lizenzvertrag betreffend die Benutzung von Marken, Unternehmenskennzeichen, Geschäftsausstattungen einschließlich des Corporate Designs und Internet-Domains für einen Zeitraum von fünf Jahren ab Closing der Transaktion geschlossen. Die marktübliche Vergütung orientiert sich an den bestimmten Nettoumsätzen, wie in den letzten Jahren vereinbart und praktiziert.

Im Geschäftsjahr 2021 bestanden nach dem Closing am 15. Juli 2020 keine weiteren Beziehungen zu der Sixt SE sowie ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures in einem nahestehenden Verhältnis.

Die wesentlichen Transaktionen und Salden aus derartigen Beziehungen zu ehemaligen nahestehenden Unternehmen der der Sixt SE sowie ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures sind nachfolgend dargestellt.

Nahestehende Unternehmen vom 1. Januar 2020 bis zum 15. Juli 2020

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen 1. Jan. 2020 bis einschl. 15. Juli 2020	Beanspruchte Leistungen 1. Jan. 2020 bis einschl. 15. Juli 2020	Forderungen gegen nahestehende Unternehmen am 15. Juli 2020	Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen am 15. Juli 2020
Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG, Pullach	2,5	3,6	4,0	3,6
Sixt SE, Pullach	0,3	0,6	1	0,6
TOV 6-Systems, Kiew, Ukraine	-	0,7	-	0,6
SL Car Sales GmbH, Garching	1	0,3	1	0,3
Sixt GmbH, München	0,3	-	0,1	-
Sixt SAS, Avriigny, Frankreich	-	0,2	-	1
Sixt Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung & Co. Delta Immobilien KG, Pullach	-	0,5	-	-
SXT Dienstleistungen GmbH & Co. KG, Rostock	0,1	1	1	0,1
SXT Reservierungs- und Vertriebs-GmbH & Co. KG, Rostock	0,1	1	1	1
Sixt rent-a-car AG, Basel, Schweiz	-	1	-	1
Sixt G.m.b.H., Vösendorf, Österreich	-	1	-	1
Sixt Air GmbH, Wesling	1	-	-	-
SXT Telesales GmbH, Berlin	1	1	1	1
Sixt Chauffeur Reservation Systems GmbH & Co. KG, Berlin	1	-	1	-
Sixt B.V., Hoofddorp, Niederlande	-	1	-	1
Sixt Executive GmbH, Garching	1	-	-	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 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 Wien, Österreich</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) Mitglied des Beirats West der Schufa Holding AG</p>
<p>Hyunjo Kim Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats Vorstandsmitglied der Fubon Hyundai Life und dem Korea Credit Bureau Seoul, Korea</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH</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>Chiwhan Yoon Mitglied des Aufsichtsrats Head of Global Business Planning Department / Vice President bei Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Korea</p>	
<p>Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats (seit 29. März 2022) Freiberuflicher Berater Maarssen, Niederlande</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht</p>
<p>Dr. Julian zu Putlitz Mitglied des Aufsichtsrats Finanzvorstand der IFCO Systems Gruppe Pullach im Isartal</p>	
<p>Vorstand</p>	<p>Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen</p>
<p>Donglim Shin Vorsitzender (seit 1. Juli 2021) München</p>	
<p>Michael Ruhl Vorsitzender (bis 30. Juni 2021) München</p>	<p>Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Leasing (Schweiz) AG (bis 30. Juni 2021) Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Mobility Consulting AG (bis 30. Juni 2021)</p>
<p>Álvaro Hernández (seit 1. Dezember 2021) München</p>	
<p>Björn Waldow (bis 30. September 2021) Gauting-Stockdorf</p>	

Gesamtbezüge des Vorstands der Allane SE

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2021 und 2020 auf individueller Basis wie folgt festgelegt:

Bezüge

in EUR	Donglim Shin		Michael Ruhl		Álvaro Hernández		Björn Waldow	
	2021 Ist ³	2020 Ist	2021 Ist ⁴	2020 Ist	2021 Ist ⁵	2020 Ist	2021 Ist ⁶	2020 Ist
Grundvergütung	290.971	-	200.000	400.000	100.000	-	314.589	400.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	79.428	-	6.812	20.811	34.530	-	14.589	20.884
Summe fixe Vergütung	370.399	-	206.812	420.811	134.530	-	329.178	420.884
Mehrfährige variable Vergütung ^{1,2}	94.570	-	200.000	848.460	37.600	-	66.667	498.460
Summe Gesamtvergütung	464.969	-	406.812	1.269.271	172.130	-	395.845	919.344

¹ Die erfolgsabhängige Vergütung für 2020 mit Ausnahme des Transaktionsbonus wird bis 2025 gestreckt ausbezahlt.

² Die erfolgsabhängige Vergütung für 2021 mit Ausnahme von Álvaro Hernández wird bis 2024 gestreckt ausbezahlt.

³ Seit 1. Juli 2021

⁴ Bis 30. Juni 2021

⁵ Seit 1. September 2021 Generalbevollmächtigter und ab 1. Dezember 2021 Vorstandsmitglied

⁶ Bis 30. September 2021

Im Vorjahr waren darin ein für den erfolgreichen Übergang zur Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) im Jahr 2019 zugesagter kurzfristiger Transaktionsbonus enthalten. Die letzten Eintrittsvoraussetzungen sind mit Closing der Transaktion in 2020 eingetreten, dementsprechend wurden die Bonuszahlungen in Höhe von 750.000 Euro (Michael Ruhl) und 400.000 Euro (Björn Waldow) in 2020 ausgeführt und sind betragsmäßig in der erfolgsabhängigen Vergütung enthalten. Des Weiteren hat Björn Waldow für in den Jahren 2015 und 2016 zugewiesene Phantom Shares aus dem Matching Stock Programm der Sixt SE im Geschäftsjahr 2020 Zahlungen (langfristig) in Höhe von 80.000 Euro erhalten. Im Geschäftsjahr 2020 wurden für Björn Waldow aus dem Matching Stock Programm 57.481 Euro aufwandswirksam erfasst und die Rückstellungen betragen zum 31.12.2020 45.282 Euro. Im Geschäftsjahr 2021 bestehen keine Ansprüche aus dem Matching Stock Programm der Sixt SE mehr.

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 belaufen sich auf 1.439.756 Euro (Vj. 2.188.615 Euro).

Der Aufsichtsrat erhielt im Geschäftsjahr 2021 Bezüge (kurzfristig) in Höhe von 40.000 Euro (2020: 88.000 Euro).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

5.5 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 einen Bilanzgewinn von 23.066 TEUR (Vj. 22.178 TEUR) aus. Für das Geschäftsjahr 2021 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,06 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Wenn dieser Vorschlag angenommen wird, würde das zur nachfolgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Verwendung des Bilanzgewinns

in TEUR	2021	2020
Zahlung einer Dividende von 0,06 Euro (Vj. 0,02 Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie	1.237	412
Vortrag auf neue Rechnung	21.829	21.765

Zum 31. Dezember 2021 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Bei Annahme eines Dividendenvorschlags von 0,06 Euro je Aktie, würde dies zu einer Dividendenzahlung von 1.237 TEUR führen. Dies würde zu einer Ausschüttungsquote von 21 % des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2021 führen.

Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 % bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für das Geschäftsjahr 2021 bestehen. Der genaue Gewinnverwendungs-vorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2022 veröffentlicht werden.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2020 wurde von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 unverändert beschlossen.

5.6 Nachtragsbericht

Mit dem Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine am 24. Februar 2022 ist der russische Krieg gegen die Ukraine zu einem neuen Risikofaktor für die Allane SE, die Automobilindustrie und das gesamtwirtschaftliche Umfeld geworden. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Risikoberichts Ende März 2022 war es noch nicht möglich, die wirtschaftlichen Auswirkungen des Konflikts in vollem Umfang abzuschätzen. Allerdings hatte der Krieg bereits zu diesem Zeitpunkt unter anderem zu einem deutlichen Anstieg der Kraftstoffpreise geführt. Diese höheren Preise könnten zu einem Rückgang der Mobilitätsnachfrage führen und damit die Geschäftsentwicklung des Unternehmens im Geschäftsjahr 2022, insbesondere im Geschäftsfeld Online Retail, belasten. Zudem könnte der Krieg die Angebotsknappheit weiter verschärfen und damit die Verfügbarkeit von Neuwagen einschränken. Dies könnte sich negativ auf die Geschäftsfelder Online Retail und Flottenleasing auswirken. Das Unternehmen wird die weitere Entwicklung genau beobachten. Insbesondere hat der Vorstand eine alle zwei Wochen stattfindende Besprechung der wesentlichen Bereiche (Vertrieb, Remarketing, Einkauf, Risiko, IT, Informationssicherheit, Personal, Treasury) einberufen.

Hierin werden die aktuellen Entwicklungen diskutiert und mögliche Auswirkungen auf das Geschäft des Allane Mobility-Konzerns analysiert. Als erste wesentliche Maßnahmen wurden Vorgaben zur IT-Sicherheit verstärkt, das Portfolio auf potenziell beeinträchtigte Branchen und Kunden untersucht sowie das aktuelle Stresstest-Regime hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf Grund der Anwendung verschärfender Annahmen analysiert. Daneben wurden größere Kunden und Lieferanten direkt bezüglich etwaiger Auswirkungen kontaktiert. Auf Grundlage dieser initiierten Maßnahmen besteht aktuell kein weiterer akuter Handlungsbedarf. Identifizierte Kunden wurden auf eine Beobachtungsliste gesetzt, um deren Zahlungsverhalten enger zu überwachen. Mittel- bis langfristig werden Auswirkungen aufgrund steigender Energiepreise und weiterer Lieferengpässe für das Geschäft erwartet. Deren Ausmaß ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch nicht quantifizierbar. Einen direkten wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage des Allane Mobility-Konzerns konnte der Vorstand noch nicht feststellen.

Die im Mai 2018 begebene Anleihe mit einem Nennbetrag von 250,0 Mio. Euro mit einem Nominalzins von 1,50 % p.a. und einer Laufzeit von vier Jahren wurde am 2. Februar 2022 vorzeitig zurückgezahlt.

Des Weiteren kam es zu keinen weiteren Vorgängen von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft nach Abschluss des Geschäftsjahres 2021.

5.7 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

Die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wird und welche Empfehlungen nicht angewendet werden, 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.

Pullach, 14. April 2022

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin Álvaro Hernández

5.8 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 14. April 2022 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.



Weitere Informationen

D.1 — Versicherung der gesetzlichen
Vertreter

D.2 — Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

D.3 — Bilanz der Allane SE (HGB / RechKredV)

D.4 — Gewinn- und Verlustrechnung der
Allane SE (HGB / RechKredV)

D.5 — Finanzkalender

D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2021

**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, 14. April 2022

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin 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 beigelegt. 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 (vormals: Sixt Leasing SE), Pullach, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer 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 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigelegte 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 2021 sowie seiner Er-

tragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und

- vermittelt der beigelegte 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 oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 2021 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 2021 im Bilanzposten „Leasingvermögen“ Vermögensgegenstände in Höhe von € 995,4 Mio ausgewiesen (83,3 % 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 € 0,7 Mio.

- b) Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die Angemessenheit der implementierten Kontrollen im für die Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens relevanten internen Kontrollsystem der Gesellschaft beurteilt und die Funktionsfähigkeit dieser Kontrollen getestet. 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.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen.

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen 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 Verstößen oder Unrichtigkeiten 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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.
- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, 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 wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches 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 bedeutende 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 die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses 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, Überwachung 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 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 die hierzu getroffenen 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. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „Allane_SE_KA_LB-2021-12-31-DE.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 beigefügten 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 2021 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach

§ 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) 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 Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) 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.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung 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) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. Dezember 2021 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer
ist Michael Henneberger.“

München, den 14. April 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Henneberger
Wirtschaftsprüfer

Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin

D.3 – Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2021 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in TEUR

		31.12.2021	31.12.2020
1. Forderungen an Kreditinstitute			
täglich fällig	516		124
		516	124
2. Forderungen an Kunden		38.808	45.485
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		336	336
4. Leasingvermögen		894.639	1.005.472
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	18.221		18.474
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	5.932		221
c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.682		1.880
		25.835	20.575
6. Sachanlagen		6.510	3.207
7. Sonstige Vermögensgegenstände		240.148	266.793
8. Rechnungsabgrenzungsposten		4.470	5.298
		1.211.262	1.347.289

Passiva

in TEUR

		31.12.2021	31.12.2020
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	2.072		2.444
mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	120.589		167.590
		122.661	170.034
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	1.776		1.883
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	4.179		3.833
		5.955	5.716
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
begebene Schuldverschreibungen		249.980	249.980
4. Sonstige Verbindlichkeiten		550.388	645.454
5. Rechnungsabgrenzungsposten		25.814	29.265
6. Passive latente Steuern		32.260	35.429
7. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	1.715		972
b) andere Rückstellungen	28.821		18.960
		30.536	19.932
8. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	20.612		20.612
b) Kapitalrücklage	139.068		139.068
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	10.923		9.622
d) Bilanzgewinn	23.066		22.178
		193.668	191.480
		1.211.262	1.347.289

D.4 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 (HGB/RechKredV)

in TEUR		2021	2020
1. Leasingerträge		574.493	586.387
2. Leasingaufwendungen		350.422	352.701
		224.070	233.686
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		4.769	4.648
4. Zinsaufwendungen		9.602	13.503
		-4.834	-8.855
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen		310	2.172
6. Provisionserträge		1.130	1.116
7. Sonstige betriebliche Erträge		9.536	11.388
8. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen			
a) Personalaufwand			
aa) Löhne und Gehälter	29.773		23.878
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung darunter für Altersversorgung: TEUR - (Vorjahr: TEUR -)	4.536		3.382
		34.309	27.260
b) andere Verwaltungsaufwendungen		43.627	31.822
		77.936	59.083
9. Abschreibungen und Wertberichtigungen			
a) auf Leasingvermögen		140.631	168.234
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		6.565	2.013
		147.196	170.247
10. Sonstige betriebliche Aufwendungen		369	400
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		4.938	4.757
12. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		1.759	1.153
		-3.179	-3.604
13. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit		1.533	6.172
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-1.068	5.356
15. Jahresüberschuss		2.601	816
16. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		21.765	21.770
17. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen		-1.300	-408
18. Bilanzgewinn		23.066	22.178

D.5 – Finanzkalender

Finanzkalender der Allane SE

Veröffentlichung Geschäftsbericht 2021	29. April 2022
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2022	11. Mai 2022
Ordentliche Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2022 in München	29. Juni 2022
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2022	24. August 2022
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2022	9. November 2022

Alle Termine/Veranstaltungsorte ohne Gewähr

Allane SE

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

Kontakt Investor Relations

Telefon +49 (0) 89/7 44 44 4518
Telefax +49 (0) 89/7 44 44 85169

ir@allane.com

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