
Testatsexemplar

Allane SE
(vormals: Sixt Leasing SE)
Pullach

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021
und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2021.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2021.....	1
Anlagenspiegel.....	15
Fristengliederung.....	19
4. Versicherung der gesetzlichen Vertreter.....	21
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Allane SE (vormals Sixt Leasing SE)
Pullach

Zusammengefasster Lagebericht
und Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021

A - Zusammengefasster Lagebericht

Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

A.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 Regierten Markt (Prime Standard) notiert. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 wurde die Gesellschaft im

Wege der formwechselnden Umwandlung gemäß Art. 2 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 37 SE-VO in die „Sixt Leasing SE“ umgewandelt.

Am 16. Juli 2020 wurde die Sixt Leasing SE im Rahmen eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots zu rund 92 % von der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), 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 Gesell-

schaften, 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 zusammen-

setzen 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 Flottenma-

nagement. 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 basiert auf einer (Cloud-)Technologie und ermöglicht es die Fahrzeugflotte im Hinblick auf wichtige Parameter wie Bestand, Kosten, Nachhaltigkeit und Schäden zu analysieren. Darüber hinaus unterstützt Allane Mobility Consulting die Firmenwagennutzer der Unternehmenskunden bei allen Themen rund um das Fahrzeug, von der Bestellung über das Unfallmanagement bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „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 kön-

nen, 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.

Folgenden 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.

A.2 – Wirtschaftsbericht

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen und sich die 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 Weltwirtschaft 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 Flottenmanagementenerlöse (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 Vermö-

genswerte 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 wechsellkursbedingten 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 Aufwandsposten 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](https://www.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](https://www.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“ abzarbeiten.

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 Erlaubnisanspruchs für die Erbringung von Zahlungsdienstleistungen nach dem Zahlungsdienstleistungsaufsichtsgesetz (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.

A.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 Traineeship 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 Führungskräfteweiterentwicklung. 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 festgelegt:

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
Mehrjährige 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
Mehrjährige 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 Aufsichtsratszuge-

hörigkeit bzw. der Ausübung des Amts 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.

A.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 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.

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 „Kontrollwechselerereignis“ 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.

A.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-Kriegs.

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 Nachholeffekte 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-Kriegs 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 Ergebnismarktwachstum. 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 Synergienmöglichkeiten 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: 6,2 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.

A.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 Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (ZAG) gestellt, um eine Lizenz zur Ausführung von Zahlungs transaktionen 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 und 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 Rückkaufzusage 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 Konzernverbands 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 nachzubesetzen.

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 Formulierungenauigkeiten 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 Ertragsentwicklun-

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 verschiedene 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 Konjunkturerwicklung

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 Konjunkturerwicklung 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 Kunden-

zielgruppe 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 zwei 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](https://www.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](https://www.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?](https://www.mckinsey.com/industries/automotive/our-insights/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](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.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 konzernerneigene 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-Profiles 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, Ausstattungen 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 zulegte.

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;
AraJ, 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.

A.7 – Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289B bis E und 315B und C HGB

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

A.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.“

A.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 Vermögenswerte ausgewiesen werden, 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.

A.10 – Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289F und 315D HGB

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarktes in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der nach außen und innen gerichteten Unternehmenskom-

munikation. Der Aufsichtsrat und der Vorstand berichten an dieser Stelle gemäß §§ 289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE ir.allanemobility-group.com in der Rubrik »Corporate Governance« abrufbar.

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

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

1.1 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 Mit-

glieder 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 nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist.
- Die in der Satzung der Gesellschaft vorgesehene Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigt nur den höheren zeitlichen Aufwand des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, jedoch weder den des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats noch den des Vorsitzenden oder der Mitglieder von Ausschüssen (Ziffer G.17 des Kodex). 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 empfohlenen 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

1.2 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 Revisionssystem betrifft Maßnahmen wie Planprüfungen sowie verschiedene Audits, deren Ergebnisse in entsprechenden Revisionsberichten und Tätigkeitsberichten an den Vorstand dokumentiert werden.

1.3 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.

1.4 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.

1.4.1 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.

1.4.2 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.

1.5 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, inter-

national tätigen Unternehmen in den Geschäftsbereichen Leasing für Privat- und Geschäftskunden und Flottenmanagement erforderlich sind.

1.5.1 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.

1.5.2 Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtgremiums und die individuellen Mitglieder

Kompetenz und Vielfalt

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

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, 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 zugute-

kommen. 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 Geschäftsbereichen Flottenmanagement und Leasing für Privat- und Geschäftskunden erforderlich sind. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer bisherigen beruflichen Tätigkeit über eine besondere Branchenexpertise und Erfahrung in den Hauptabsatzmärkten der Gesellschaft sowie über Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines mittelgroßen oder großen Unternehmens. Mit Herrn 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.

1.6 Diversitätskonzept

1.6.1 Vorstand

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Vorstands

Der Vorstand soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten 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 Ergeb-

nissen 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.

1.6.2 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.

2. Weitere Angaben zur Corporate Governance

Mitteilung über Eigengeschäfte von Führungspersonen

Meldepflichtige Erwerbs- und Veräußerungsgeschäfte von Aktien der Allane SE oder von sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten meldepflichtiger Personen (Directors' Dealings bzw. Managers' Transactions) sind der Allane SE im Geschäftsjahr 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

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

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021**

Allane SE, Pullach

Jahresbilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva	31.12.2021		Vorjahr		Passiva	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
1. Forderungen an Kreditinstitute						
täglich fällig		516.393		123.610	2.071.865	2.444.099
2. Forderungen an Kunden		38.808.243		45.484.711	120.588.698	167.589.557
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		335.852		335.852	122.660.563	170.033.656
4. Leasingvermögen		894.638.793		1.005.471.916	1.776.397	1.882.625
5. Immaterielle Anlagewerte	18.220.956		18.474.098		4.179.040	3.833.132
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte u. ähnliche Werte u. Rechte	5.932.158		220.512			5.715.756
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte u. ähnl. Rechte u. Werte	1.682.150		1.880.050			249.979.807
c) Geschäfts- oder Firmenwert		25.835.264		20.574.660	5.955.437	645.453.615
6. Sachanlagen		6.509.536		3.206.811	25.813.617	29.265.393
7. Sonstige Vermögensgegenstände		240.147.505		266.793.262	32.259.683	35.429.420
8. Rechnungsabgrenzungsposten		4.470.341		5.298.379	1.715.365	972.151
					28.821.062	18.959.823
					30.536.427	19.931.974
					20.611.593	20.611.593
					139.067.902	139.067.902
					10.922.778	9.622.392
					23.065.847	22.177.693
					193.668.119	191.479.580
					1.211.261.927	1.347.289.201
					1.211.261.927	1.347.289.201
Eventualverbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen					11.208.205	11.208.205

Allane SE, Pullach

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021

	EUR	EUR	2021 EUR	Vorjahr EUR
1. Leasingerträge		574.492.563		586.386.716
2. Leasingaufwendungen		<u>350.422.085</u>		<u>352.701.043</u>
			224.070.478	233.685.673
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		4.768.579		4.647.624
4. Zinsaufwendungen		<u>9.602.160</u>		<u>13.503.005</u>
			-4.833.581	-8.855.382
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			309.939	2.171.717
6. Provisionserträge			1.129.766	1.116.165
7. Sonstige betriebliche Erträge			9.536.278	11.387.931
8. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	29.772.635			23.878.006
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	4.535.959			3.382.341
darunter für Altersversorgung: EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)				
		<u>34.308.593</u>		<u>27.260.347</u>
b) andere Verwaltungsaufwendungen		<u>43.627.131</u>		<u>31.822.264</u>
			77.935.724	59.082.611
9. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		140.631.337		168.234.213
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		<u>6.565.025</u>		<u>2.013.253</u>
			147.196.362	170.247.466
10. Sonstige betriebliche Aufwendungen			369.270	400.453
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		4.937.998		4.757.331
12. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		<u>1.759.180</u>		<u>1.153.315</u>
			-3.178.819	-3.604.015
13. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			1.532.703	6.171.558
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			-1.068.069	5.355.848
15. Jahresüberschuss			2.600.772	815.710
16. Gewinnvortrag aus Vorjahr			21.765.461	21.769.838
17. Einstellung in andere Gewinnrücklage			-1.300.386	-407.855
18. Bilanzgewinn			<u>23.065.847</u>	<u>22.177.693</u>

**Allane SE
Pullach i. Isartal
(Amtsgericht München, HRB 227195)**

Anhang für das Geschäftsjahr 2021

1. Grundlagen

Die Allane SE, Pullach i. Isartal, hat die Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zum Betreiben des Finanzierungsleasings (§ 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG) und ist somit ein Finanzdienstleistungsinstitut i.S.d. § 1 Abs. 1a KWG. Die Aktien der Gesellschaft sind an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regulierten Markt (Prime Standard) notiert. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit. Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von TEUR 20.612 auf. Es ist eingeteilt in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Sämtliche Stückaktien sind Stammaktien. Das Aktienkapital ist voll eingezahlt. Der größte Anteilseigner ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt mit einem Anteil von 92,07 %.

2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

2.1 Gliederung

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

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

2.2 Bilanzierung und Bewertung

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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Vorjahres sind bis auf zwei Ausnahmen beibehalten worden. Forderungen aus Serviceabgrenzungen, deren Zahlung erst im Folgejahr fällig ist, sind nicht mehr unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen werden, sondern unter den Forderungen an Kunden. Weiterhin wurde die im Vorjahr einmalig vorgenommene Anpassung des Bewertungsmodells für die Ermittlung außerplanmäßiger Abschreibungen auf das Leasingvermögen zum 31. Dezember 2021 nicht mehr vorgenommen. Weitere Informationen erfolgen dazu in diesem Abschnitt im Absatz Leasingvermögen.

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

Die **Forderungen an Kunden** sind zum Nennwert oder zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken, wofür pauschale Einzelwertberichtigungen für latente Risiken gebildet wurden, bewertet.

Die **Anteile an verbundenen Unternehmen** sind mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung werden außerplanmäßige

Abschreibungen vorgenommen. Bei Wegfall der Gründe der Wertminderungen werden Wertaufholungen bis maximal zur Höhe der Anschaffungskosten vorgenommen.

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung der Restwerte auf externe Branchenexpertise zurück. Im Vorjahr wurde aufgrund der COVID-19-Pandemie eine Anpassung der externen Restwerte im Rahmen des Bewertungsmodells vorgenommen. Da die externen Restwerte zum 31. Dezember 2021 keine nennenswerten negativen Corona-Einflüsse mehr beinhalten, wurde vom Vorstand keine Anpassung der externen Restwerte 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.

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

Des Weiteren enthalten die immateriellen Anlagewerte einen entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwert, der gemäß § 246 Abs. 1 S. 4 HGB aktiviert und über die Nutzungsdauer von 10 Jahren gemäß § 253 Abs. 3 S. 3 und S. 4 HGB linear abgeschrieben wird. Die Nutzungsdauer von 10 Jahren begründet sich dadurch, dass der erworbene Geschäftsbetrieb Gebrauchtwagenverkauf auf unbestimmte Zeit fortgeführt wird. Der Vorstand der Allane SE sieht die Attraktivität eines stationären Gebrauchtwagenhandels mit Onlinepräsenz langfristig als sehr hoch an, weshalb auch weiterhin zusätzlich in diese Standorte investiert wird.

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

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

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben

wurden und noch keine Verwertung erfolgt ist, ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips mit dem Buchwert (fortgeführte Anschaffungskosten) zum Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Rechnungsabgrenzungsposten werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst.

Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag angesetzt.

Unter den sonstigen Verbindlichkeiten werden unter anderem erhaltene Anzahlungen aus den pauschalen Kundenzahlungen bei Full Serviceverträgen bis zum Anfall der jeweiligen Serviceleistungen ausgewiesen.

Aktive und passive latente Steuern werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden angesetzt. Die Bewertung der temporären Differenzen erfolgte in 2021 mit einem Steuersatz von 26,28 %.

Die **Rückstellungen** sind in Höhe des Erfüllungsbetrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung erforderlich ist.

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 10.923 (Vorjahr: TEUR 9.622) und dem Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 23.066 (Vorjahr: TEUR 22.178)

Die **Leasingerträge** setzen sich aus Erträgen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten, Full-Service-Leistungen wie Reparaturen, Treibstoffe, Reifen etc., Schadenabrechnungen sowie der Vermarktung von Gebrauch-Leasingvermögen zusammen. Beträge, die bei Beginn des Leasingverhältnisses als Mietsonderzahlung vereinnahmt wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst.

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

Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres realisiert.

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

2.3 Währungsumrechnung

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden mit den Devisenkassamittelkursen zum Stichtag gemäß § 256a HGB i.V.m. § 340h HGB umgerechnet. Vermögensgegenstände und Schulden, die auf Fremdwährung lauten, bestehen zum Stichtag nicht. Im Geschäftsjahr belaufen sich die Aufwendungen aus der Währungsumrechnung auf TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

3. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

3.1 Bilanz

Die **Forderungen an Kreditinstitute** in Höhe von TEUR 516 (Vorjahr: TEUR 124) bestehen aus täglich fälligen Bankguthaben.

Die **Forderungen an Kunden** in Höhe von TEUR 38.808 (Vorjahr: TEUR 45.485) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Leasingraten, Full-Service-Leistungen, Schadenfällen sowie Fahrzeugverkäufen. Es wurden pauschale Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 2.863 (Vorjahr: TEUR 3.562) gebildet. Der Vorjahreswert wurde um TEUR 14.459 angepasst, da Forderungen aus Serviceabgrenzungen, deren Zahlung erst im Folgejahr fällig ist, hierher umgegliedert wurden. Im Vorjahr wurden diese unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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

Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 18.221 (Vorjahr: TEUR 18.474) ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 4.788 (Vorjahr: TEUR 4.856) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB von TEUR 13.432 (Vorjahr: TEUR 13.619). Zum 31. Dezember 2021 sind von diesem ausschüttungsgesperrten Betrag TEUR 10.923 in die Gewinnrücklagen eingestellt. Im Geschäftsjahr wurden keine wesentlichen Forschungsaktivitäten verfolgt. Für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte sind Herstellungskosten in Höhe von TEUR 4.503 (Vorjahr: TEUR 7.600) angefallen. Der Betrag entfällt vollständig auf aktivierte selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens.

Die entgeltlich erworbenen Immateriellen Anlagewerte sind auf TEUR 5.932 (Vorjahr: TEUR 220) vor allem durch den Erwerb von Lizenzen für IT-Applikationen im Rahmen des IT Carve-outs angestiegen.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 240.148 (Vorjahr: TEUR 266.793) enthalten im Wesentlichen Forderungen an verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 176.455 (Vorjahr: TEUR 182.630). Darüber hinaus betreffen die sonstigen Vermögensgegenstände zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände mit TEUR 35.194 (Vorjahr: TEUR 49.618) und Versicherungsansprüche mit TEUR 6.281 (Vorjahr: TEUR 6.731). Der Vorjahreswert wurde um TEUR 14.459 angepasst, da Forderungen aus Serviceabgrenzungen, deren Zahlung erst im Folgejahr fällig ist, nicht mehr unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen werden, sondern unter den Forderungen an Kunden.

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 11.338 (Vorjahr: TEUR 11.883) der Rangrücktritt erklärt.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält Ausgaben, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlusstichtag darstellen. Darüber hinaus enthält der Bilanzposten die Differenz zwischen Ausgabe- und Erfüllungsbetrag (Disagio) in Höhe von TEUR 288 (Vorjahr: TEUR 1.140) der im Geschäftsjahr 2018 ausgegebenen Anleihe.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen sowohl Refinanzierungen als auch Darlehen mit vereinbarter Laufzeit. Darin enthalten sind Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 100.022 (Vorjahr: TEUR 140.000).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** umfassen im Wesentlichen kreditorische Debitoren und Kundenkautionen.

Die **verbrieften Verbindlichkeiten** beinhalten eine Anleihe aus dem Debt Issuance Program über 250 Mio. Euro mit einer vierjährigen Laufzeit und einem Kupon von 1,5%, die im Geschäftsjahr 2018 bei institutionellen Investoren aus dem In- und Ausland platziert wurde.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** enthalten unter anderem folgende Positionen:

	31.12.2021	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	499.993	600.813
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.485	19.258
erhaltene Anzahlungen aus Full Serviceverträgen	10.652	10.140
Refinanzierungen Sale-and-Mietkauf-back	0	6.427

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** resultieren hauptsächlich aus dem ABS-Programm. Zur Durchführung des ABS-Programmes wurde die Isar Valley S.A. gegründet, an der die Allane SE jedoch keinen Kapitalanteil hält. Die Höhe der Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley S.A. beträgt zum Stichtag TEUR 496.633 (Vorjahr: TEUR 595.275). Die übrigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen täglich fällig; die Verrechnungskonten gegenüber verbundenen Unternehmen werden dabei zu marktüblichen Konditionen verzinst.

Unter den **latenten Steuern** sind passive latente Steuern in Höhe von TEUR 32.260 (Vorjahr: TEUR 35.429) ausgewiesen. Der Bewertung der latenten Steuern wurde ein Steuersatz von 26,28 % (Vorjahr: 26,28 %) zu Grund gelegt. Im Folgenden sind die Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen, auf denen die latenten Steuern beruhen, sowie deren Veränderung dargestellt. In der Darstellung handelt es sich bei den positiven Werten um zu versteuernde temporäre Differenzen (passive latente Steuern) und bei den negativen Werten um abzugsfähige temporäre Differenzen (aktive latente Steuern).

	Bestand 31.12.2020	Veränderung	Bestand 31.12.2021
	TEUR	TEUR	TEUR
Immaterielle Anlagewerte	4.847	-27	4.820
Leasingvermögen	27.995	265	28.260
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge	2.801	-1.061	1.741
Andere Rückstellungen	-66	-2.253	-2.319
Sonstige	-148	-93	-242
Summe	35.429	-3.170	32.260

Unter den **anderen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 28.821 (Vorjahr: TEUR 18.960) sind folgende Rückstellungen ausgewiesen: ausstehende Rechnungen in Höhe von TEUR 19.208 (Vorjahr: TEUR 12.501), gegen die Gesellschaft geführte Rechtsstreitigkeiten in Höhe von TEUR 2.830 (Vorjahr: TEUR 400), nachschüssige Versicherungsprämien in Höhe von TEUR 2.516 (Vorjahr: TEUR 3.000), Personalaufwendungen in Höhe von TEUR 2.007 (Vorjahr: TEUR 1.370), Kundenbonusverpflichtungen in Höhe von TEUR 1.681 (Vorjahr: TEUR 1.043) und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 579 (Vorjahr: TEUR 646). Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen um TEUR 6.708 ist vor allem auf ausstehende Rechnungen in Höhe von TEUR 5.055 für im Rahmen des IT Carve-outs erworbene Lizenzen sowie in Höhe von TEUR 1.508 für im Rahmen des IT Carve-outs bezogene Leistungen zurückzuführen.

Eigenkapital

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

Das Grundkapital der Gesellschaft ist gemäß §4 Absatz 4 der Satzung durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 um insgesamt bis zu 4.122.318,00 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2016). Das Bedingte Kapital 2016 dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

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

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 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.

3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Leasingerträge

Die Leasingerträge gliedern sich wie folgt:

	2021 TEUR	Vorjahr TEUR
Erlöse Fahrzeugverkauf	280.343	250.935
laufende Finanzierungsraten	178.140	196.451
Übrige	116.010	139.000
	<u>574.493</u>	<u>586.387</u>

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

Die **Leasingaufwendungen** in Höhe von TEUR 350.422 (Vorjahr: TEUR 352.701) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark in Höhe von TEUR 89.671 (Vorjahr: TEUR 102.607) Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks in Höhe von TEUR 260.751 (Vorjahr: TEUR 250.094).

Die **Zinserträge** in Höhe von TEUR 4.769 (Vorjahr: 4.648) beinhalten mit TEUR 1.980 (Vorjahr: TEUR 2.246) Zinserträge von verbundenen Unternehmen und darin mit TEUR 1.744 (Vorjahr: TEUR 1.974) Zinserträge aus dem Ausland.

Die **Zinsaufwendungen** in Höhe von TEUR 9.602 (Vorjahr: TEUR 13.503) enthalten Zinsen aus Finanzierungen von Banken in Höhe von TEUR 4.492 (Vorjahr: TEUR 4.520), Zinsen für Anleihen in Höhe von TEUR 4.602 (Vorjahr: 8.162), Zinsen aus laufender Verrechnung mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 346 (Vorjahr: TEUR 96) sowie Bereitstellungsprovisionen und Darlehenszinsen in Höhe von TEUR 410 (Vorjahr: TEUR 229) an verbundene Unternehmen.

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 310 (Vorjahr: TEUR 2.172) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Allane Mobility Consulting GmbH (vormals: Sixt Mobility Consulting GmbH), Pullach.

Unter den **Provisionserträgen** werden im Wesentlichen Vermittlungsprovisionen in Höhe von TEUR 607 (Vorjahr: TEUR 613) und Franchisegebühren in Höhe von TEUR 523 (Vorjahr: TEUR 503) ausgewiesen.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 9.536 (Vorjahr: TEUR 11.388) sind mit TEUR 3.358 (Vorjahr: TEUR 3.390) Erträge aus aktivierten Eigenleistungen ausgewiesen. Ferner enthält der Posten u. a. Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von TEUR 3.367 (Vorjahr: TEUR 3.401) und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 16 (Vorjahr: TEUR 389).

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** in Höhe von TEUR 43.627 (Vorjahr: TEUR 31.822) beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für EDV in Höhe von TEUR 10.219 (Vorjahr: TEUR 5.576), Aufwendungen für Gerichts-, Rechts- und Vergleichskosten in Höhe von TEUR 9.823

(Vorjahr: TEUR 2.438) Aufwendungen aus Marketingaktivitäten in Höhe von TEUR 2.950 (Vorjahr: TEUR 2.970) und Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen in Höhe von TEUR 1.589 (Vorjahr: TEUR 2.861) sowie Raumkosten, Aufwendungen für Investor Relations und andere sächliche Gemeinkosten. Der Anstieg der Aufwendungen für EDV ist auf die Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem IT Carve-out sowie der neu aufgebauten internen EDV-Organisation zurückzuführen. Der Anstieg der Gerichts-, Rechts- und Vergleichskosten ist im Wesentlichen auf gegen die Gesellschaft geführte Rechtsstreitigkeiten zurückzuführen.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 140.631 (Vorjahr: TEUR 168.234).

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** resultieren im Wesentlichen aus einer pauschalierten Einzelwertberichtigung auf Forderungen in Höhe von TEUR 4.134 (Vorjahr: TEUR 5.045).

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 1.759 (Vorjahr: TEUR 1.153) resultieren aus der Auflösung von pauschalen Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 749 (Vorjahr: TEUR 654) und aus Erträgen aus Zahlungen abgeschriebener Forderungen in Höhe von TEUR 1.010 (Vorjahr: TEUR 499).

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** in Höhe von TEUR 1.068 (Vorjahr: TEUR 5.356) betreffen latente Steuererträge in Höhe von TEUR 3.169 (Vorjahr: TEUR 3.358 latente Steueraufwendungen) sowie laufende Ertragsteuern in Höhe von TEUR 2.102 (Vorjahr: TEUR 1.998). 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.

4. Sonstige Angaben

4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 11,2 Mio. Euro (Vorjahr: 11,2 Mio. Euro). Mit einer Inanspruchnahme wird derzeit nicht gerechnet.

Der Gesamtbuchwert des als Sicherheit übertragenen Leasingvermögens beläuft sich auf TEUR 499.264 (Vorjahr: TEUR 606.253).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 17.296 (Vorjahr: TEUR 18.929). Aus IT-Beschaffungsverträgen belaufen sich die sonstigen finanziellen Verpflichtungen auf TEUR 1.012 (Vorjahr: TEUR 2.030). Im Zusammenhang mit gegen die Gesellschaft geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der zweiten Instanz hängt der weitere Verlauf ein Teil 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 sonstige finanzielle Verpflichtung in Höhe von 1,9 Mio. Euro.

4.2 Mutterunternehmen

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

Diejenige Muttergesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Banco Santander S.A., Santander, Spanien.

Diejenige Gesellschaft, die einen Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Santander Consumer Finance S.A., Spanien, die in den Konsolidierungskreis der Banco Santander S.A., Santander, Spanien mit einbezogen wird. Dieser Konzernabschluss ist beim spanischen Handelsregister hinterlegt.

Die Allane SE ist aufgrund der Kapitalmarktorientierung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 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 Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht der Gesellschaft werden im Bundesanzeiger veröffentlicht.

4.3 Beteiligungsunternehmen

In der folgenden Aufstellung sind alle Beteiligungsunternehmen der Allane SE aufgeführt:

Name, Sitz	Jahresergebnis 2021	Eigenkapital 2021	Kapitalanteil
Allane Leasing G.m.b.H., Vösendorf (vormals: Sixt Leasing GmbH)	31.462 EUR	-2.307.182EUR	100%
Allane Location Longue Durée S.A.R.L., Paris (vormals : Sixt Location Longue Durée S.A.R.L.)	1.605.511 EUR	6.908.783 EUR	100%
Allane Leasing (Schweiz) AG, Urdorf (vormals Sixt Leasing (Schweiz) AG)	47.273 CHF	13.574.458 CHF	100%
Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach ³⁾ (vormals: Sixt Mobility Consulting GmbH)	309.939 EUR	795.526,35 EUR	100%
autohaus24 GmbH, Pullach	365.938 EUR	-2.955.538 EUR	100%
Allane Services GmbH, Rostock (vormals: SXT Leasing Services GmbH)	-125 EUR	26.418 EUR	100%
Allane Services GmbH & Co.KG, Rostock (vormals: SXT Leasing Services GmbH & Co.KG)	285.809 EUR	1.291.381 EUR	100%
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf (vormals: Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH)	-91.409 EUR	-532.982 EUR	100% ¹⁾
Allane Mobilty Consulting S.A.R.L., Paris (vormals: Sixt Mobilty Consulting S.A.R.L.)	-302.011 EUR	-1.044.838 EUR	100 % ¹⁾
Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp (vormals: Sixt Mobility Consulting B.V.)	-217.569 EUR	-2.736.340 EUR	100 % ¹⁾
Allane Mobility Consulting AG, Urdorf (vormals: Sixt Mobility Consulting AG)	133.444 CHF	855.548 CHF	100 % ²⁾

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

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

³⁾ Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag.

Der Stichtagskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt zum 31. Dezember 2021 1,03310 CHF (Vorjahr: 1,08020 CHF). Der Durchschnittskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt im Geschäftsjahr 2021 1,07988 CHF (Vorjahr: 1,07075 CHF).

4.4 Organe der Allane SE

Aufsichtsrat der Allane SE

Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Jochen Klöpfer

Vorsitzender
Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG
Wien, Österreich

Vorsitzender des Aufsichtsrats Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE)
Mitglied des Beirats West der Schufa Holding AG

Hyunjoo Kim

Stellvertretender Vorsitzender / Vice Chairperson
Vorstandsmitglied der Fubon Hyundai Life und dem Korea Credit Bureau
Seoul, Korea

Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE)

Thomas Hanswillemenke

Mitglied des Aufsichtsrats
Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank Aktiengesellschaft, Deutschland
Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH,
Mönchengladbach

Chiwhan Yoon

Mitglied des Aufsichtsrats
Head of Global Business Planning
Department / Vice President bei Hyundai Capital Services, Inc.
Seoul, Korea

Dr. Julian zu Putlitz

Mitglied des Aufsichtsrats
Finanzvorstand der IFCO Systems Gruppe
Pullach

Norbert van den Eijnden

Mitglied des Aufsichtsrats (seit 29. März 2022)
Freiberuflicher Berater

Mitglied des Aufsichtsrats der Bovermij NV, Niederlande
Vorsitzender der Chairman Foundation
Duurzame Vecht, Niederlande

Vorstand der Allane SE

Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Donglim Shin

Vorsitzender (seit 1. Juli 2021)
Vertriebsvorstand
München

Michael Ruhl

Vorsitzender (bis 30. Juni 2021)
Vertriebsvorstand
München

Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Leasing (Schweiz) AG (bis 30. Juni 2021)

Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Mobility Consulting AG (bis 30. Juni 2021)

Álvaro Hernández

München (seit 1. Dezember 2021)
Finanzvorstand

Björn Waldow

Gauting-Stockdorf (bis 30. September 2021)
Finanzvorstand

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten Gesamtbezüge i. H. v. TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 88).

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 belaufen sich auf TEUR 1.440 (Vorjahr: TEUR 2.189).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

4.5 Arbeitnehmer

Im Jahresmittel wurden von der Gesellschaft 402 (Vorjahr: 362) Angestellte beschäftigt. Davon sind 20 Angestellte (Vorjahr: 23 Angestellte) in leitender Funktion.

4.6 Angaben über Aktienbesitz

Zum Bilanzstichtag 2021 bestehen keine Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind.

4.7 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Im Konzernabschluss der Allane SE sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses Honorare von TEUR 420 (Vorjahr: TEUR 265) als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Honorare beziehen sich auf Honorare für Abschlussprüfungen in Höhe von TEUR 411 (Vorjahr: TEUR 257). Im Vorjahr sind weiterhin Sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 8 die für die Allane SE oder deren Tochterunternehmen erbracht worden. Auf die Allane SE entfallen davon im Geschäftsjahr 2021 Honorare für Abschlussprüfungen von TEUR 375 (Vorjahr: TEUR 221). Im Vorjahr sind weiterhin Sonstige Leistungen (prüfungsnaher Beratung) von TEUR 8 für die Allane SE erbracht worden. Bei den sonstigen Leistungen handelte es sich um eine Beurteilung der von der Allane SE erarbeiteten Bilanzierung des IT Carve-out Vertrages.

4.8 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 einen Bilanzgewinn von TEUR 23.066 (Vorjahr: TEUR 22.178) 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 mit dem maximalen Betrag angenommen wird, würde das zur folgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Zahlung einer Dividende von EUR 0,06 (Vorjahr: EUR 0,02) je dividendenberechtigter Stammaktie	TEUR	1.237
Vortrag auf neue Rechnung	TEUR	21.829

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 knapp 21% des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2021 führen. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2022 veröffentlicht werden.

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

4.9 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

Die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wird und welche Empfehlungen nicht angewendet werden, wurde am 11. Februar 2022 abgegeben und auf der Webseite der Allane SE (<http://ir.sixt-leasing.de>) in der Rubrik „Corporate Governance“ den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

4.10 Übrige Angaben

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen, Beziehungen zwischen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A., Spanien einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften,

Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company, Seoul, Korea einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures.

Zustande gekommene Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden im Geschäftsjahr zu marktüblichen Bedingungen geschlossen.

4.11 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 Jahresabschlusses 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 und zu weiteren Lieferengpässen von Neuwagen geführt. Einen direkten wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage der Gesellschaft konnte der Vorstand noch nicht verlässlich isoliert von den bereits bestehenden Einflüssen aus der anhaltenden COVID-19-Situation und den Lieferengpässen bei Neuwagen aufgrund der Knappheit von Bauteilen feststellen. Die erhöhten Kraftstoffpreise und die weiteren Lieferverzögerungen bei Neuwagen könnten jedoch einen negativen Effekt auf die Vertragsbestände sowie die Leasing- und Full Service-Erlöse haben. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf weitere Ausführungen im zusammengefassten Risikobericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft (zusammengefasster Lagebericht).

Pullach, 14. April 2022

Allane SE

Donglim Shin
Vorstandsvorsitzender

Àlvaro Hernàndez
Vorstand

Anlagenspiegel

Anlagenpiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2021 - Alliane SE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten zu Beginn des Geschäftsjahres		Zugänge		Umbuchung		Abgänge		Anschaffungs- und Herstellungskosten am Ende des Geschäftsjahres		Abschreibungen kumuliert		Buchwerte 31.12.2021		Buchwerte 31.12.2020		Abschreibungen im Geschäftsjahr		
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
Finanzanlagen																			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	335.851,98		0,00		0,00		0,00		335.851,98		0,00		335.851,98		335.851,98		0,00		0,00
Leasingvermögen																			
1.313.889.818,42			272.489.508,49		-548.254,89		403.751.998,72		1.182.079.073,30		287.440.280,15		894.638.793,15		1.005.471.916,02		140.631.337,18		
Immaterielle Vermögensgegenstände																			
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	22.541.437,81		4.503.061,43		0,00		483.743,96		26.560.755,28		8.339.799,66		18.220.955,62		18.474.098,08		4.756.203,89		
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.140.476,85		6.024.156,83		0,00		0,00		7.164.633,68		1.232.475,70		5.932.157,98		220.511,72		312.510,57		
3. Geschäfts- und Firmenwerte	1.979.000,00		0,00		0,00		0,00		1.979.000,00		296.850,00		1.682.150,00		1.880.050,00		197.900,00		
II. Sachanlagen																			
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.628.706,85		5.356.243,78		548.254,89		1.883.577,65		9.649.627,87		3.140.091,41		6.509.536,46		3.206.811,32		1.298.410,65		
Summe gesamt	1.345.515.291,91		288.372.970,53		0,00		406.119.320,33		1.227.768.942,11		300.449.496,92		927.319.445,19		1.029.589.239,12		147.196.362,29		

Allane SE, Pullach
Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV

	bis 3 Monate	3 bis 12 Monate	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit	Summe
Fristengliederung nach § 9 RechKredV						
Andere Forderungen an Kreditinstitute						
<i>(Aktivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	0	0	0	0
Forderungen an Kunden						
<i>(Aktivposten Nr. 2)</i>						
31. Dezember 2021 (EUR)	38.808.243	0	0	0	0	38.808.243
31. Dezember 2020 (EUR)	45.484.711	0	0	0	0	45.484.711
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2021 (EUR)	20.566.719	50.021.978	50.000.000	0	0	120.588.698
31. Dezember 2020 (EUR)	77.589.557	0	90.000.000	0	0	167.589.557
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 2b)</i>						
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	4.179.040	4.179.040
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	0	0	3.833.132	3.833.132
Verbriefte Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 3a)</i>						
31. Dezember 2021 (EUR)	249.979.807	0	0	0	0	249.979.807
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	249.979.807	0	0	249.979.807
Ergänzende Angaben						
Sonstige Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 4)</i>						
davon Sale-and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2020 (EUR)	156.086	6.271.185	0	0	0	6.427.271
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2021 (EUR)	0	247.387.222	249.275.958	0	0	496.663.180
31. Dezember 2020 (EUR)	0	208.859.104	386.415.742	0	0	595.274.846

Versicherung des Vorstands der Allane SE, Pullach

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2021

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

Pullach, 14. April 2022

Der Vorstand

Donglim Shin
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Allane SE, Pullach

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS*Prüfungsurteile*

Wir haben den Jahresabschluss der Allane SE (vormals: Sixt Leasing SE), Pullach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Allane SE, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

sere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

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

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

- ① Im Jahresabschluss der Sixt Leasing SE werden zum 31. Dezember 2021 im Bilanzposten "Leasingvermögen" Vermögensgegenstände in Höhe von € 894,6 Mio ausgewiesen (73,9 % der Bilanzsumme). Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden laufend überwacht. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein beizulegender Zeitwert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr keine außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen.

Die Bewertung des Leasingvermögens ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und beinhaltet zum anderen in hohem Maße

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen in hohem Maße Schätzunsicherheiten bei der Bewertung bestehen. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir 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 Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter hierzu gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

Lagebericht

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestä-

tigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unterneh-

menstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger 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 Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob

die in der Datei „allane_se_JA_LB-2021-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

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

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. Dezember 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Allane SE, Pullach, tätig.

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

**HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES
BESTÄTIGUNGSVERMERKS**

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Henneberger.

München, den 14. April 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Henneberger
Wirtschaftsprüfer

ppa. Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin





20000005064580