
Testatsexemplar

Allane SE
Pullach

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022
und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS



Inhaltsverzeichnis

Seite

Lagebericht.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022.....	1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2022.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2022.....	1
Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022.....	14
Anlagenpiegel.....	16
Fristengliederung.....	15
4. Versicherung der gesetzlichen Vertreter.....	1
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

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, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Sixt Leasing“, „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), Frankfurt am Main, einem Joint Venture der Santander

Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea, 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).

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

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

- Allane Location Longue Durée SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich
- Allane (Schweiz) AG, Urdorf/Schweiz
- Allane G.m.b.H., Vösendorf/Österreich
- autohaus24 GmbH, Pullach/Deutschland
- Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach/Deutschland
- Allane Mobility Consulting SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich*
- Allane Mobility Consulting AG, Urdorf/Schweiz
- Allane Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf/Österreich*
- Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp/Niederlande
- Allane Services GmbH, Rostock/Deutschland*
- Allane Services GmbH & Co. KG, Rostock/Deutschland
- One Mobility Management GmbH, Pullach/Deutschland (gegründet im Geschäftsjahr 2022)

* 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 2022 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 Allane SE durch die Sixt SE an die HCBE schlossen die Allane SE und die Sixt SE eine Reihe von Verträgen im Hinblick auf die befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ und über den Carve-Out der IT-Struktur ab.

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.

1.2 Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

Die Allane Mobility Group umfasst die beiden Geschäftsbereiche (Segmente) Leasing und Flottenmanagement. Das Segment Leasing beinhaltet die Geschäftsfelder Retail Leasing und Flottenleasing. Das Segment Flottenmanagement wird nicht weiter in Geschäftsfelder unterteilt.

Im Rahmen der Implementierung der Wachstumsstrategie *FAST LANE 27* wurden fünf strategische Geschäftssäulen vorgestellt. Die strategischen Geschäftssäulen beziehen sich auf die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement. Die Geschäftssäulen Online Retail und Captive Leasing werden dem Geschäftsfeld Retail Leasing im Geschäftsbereich Leasing zugeordnet. Die Geschäftssäule On-Site Retail soll künftig dem Geschäftsfeld Retail Leasing als auch Flottenleasing zugeordnet werden.

Während On-Site Retail das Geschäfts von autohaus24 beinhaltet, besteht der Kern der Geschäftssäule Captive Leasing in dem von Allane neu entwickelten Händlerportal „Allease“.

1.2.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing agiert die Allane SE als bank- 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 Retail Leasing (Privat- und Gewerbekundenleasing, im Rahmen des klassischen Online Retail sowie das im Geschäftsjahr 2022 gestartete Captive Leasing) und Flottenleasing (Firmenkundenleasing).

Im Geschäftsfeld Flottenleasing bietet der Konzern Leasingfinanzierungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen (sogenanntes Full-Service-Leasing) für Firmenkunden an.

Zielkunden sind zum einen Unternehmen mit einer Fuhrparkgröße von mehr als 100 Fahrzeugen, deren Flotten sich aus verschiedenen Herstellern zusammensetzen und eine gewisse Komplexität aufweisen. Diese mittelgroßen und großen Kunden unterstützt die Allane SE durch individuelle Flottenlösungen. Zum anderen werden auch kleinere Firmenkunden mit einer Flottengröße von rund 20-100 Fahrzeugen betreut. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, über standardisierte Produkte und Prozesse den Fuhrparkkauf 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 2022 ca. 93 % des Vertragsbestands im Geschäftsfeld Flottenleasing.

Das Geschäftsfeld Retail Leasing betreibt die Allane SE über die Webseiten sixt-neuwagen.de und 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. Das Geschäftsfeld Retail Leasing umfasst auch die im Rahmen der Implementierung von *FAST LANE 27* hinzugekommene strategische Säule Captive Leasing. Hierbei werden sowohl privaten als auch gewerblichen Kunden Fahrzeugmodelle des Herstellers Hyundai über das Händlernetz am Point-of-Sale angeboten. Das Kernstück dieser Säule bildet das von Allane entwickelte Händler-/Verkäuferportal „Allease“.

Auch im Geschäftsfeld Retail Leasing 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 2022 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 die Allane Mobility Group den Geschäftsbereich Flottenmanagement. Dabei wird die Expertise im Management größerer Fahrzeugflotten auch Kunden angeboten, die ihre Fahrzeuge gekauft oder über andere Anbieter geleast haben. Die Zielgruppe reicht vom mittelständischen Betrieb bis zum internationalen Großkonzern.

Als 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“ 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 Firmenwagenutzer 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 Firmenwagenutzern.

1.3 Wesentliche externe Einflussfaktoren

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

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

2. Unternehmenssteuerung

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

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

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

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 2022 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 2022 sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von 5,2 Mio. Euro angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr Abschreibungen in Höhe von 8,4 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

Die Allane Mobility Group 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.

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2022 durch die zahlreichen globalen Herausforderungen deutlich verlangsamt. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 % zu. Laut dem Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) wuchs die Weltwirtschaft 2022 um 3,2 %. Das Wachstum hat sich dem IfW zufolge im Verlauf des Jahres vor allem unter dem Eindruck hoher Energiepreise und großer Unsicherheit abgeschwächt. Nachlassende Lieferengpässe und eine Normalisierung der

COVID-19-Pandemie haben zwar positive Effekte gezeigt, jedoch überwogen die Belastungen durch Inflation und restriktive Geldpolitik sowie eine aufgrund der Corona-Politik schwächelnde chinesische Wirtschaft.

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2022 trotz schwieriger Rahmenbedingungen weiter erholt. Das BIP legte nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 1,9 % zu. Die deutsche Wirtschaft war 2022 geprägt vom Russland-Ukraine-Krieg und dessen Folgen, insbesondere die extremen Preissteigerungen für Energie. Material- und Lieferengpässe sowie der Fachkräftemangel haben das Wachstum weiter ausgebremst. Diesen Faktoren entgegen wirkten jedoch positive Effekte aus der Aufhebung von Corona-Schutzmaßnahmen und daraus folgenden Nachholeffekten bei den privaten Konsumausgaben, die preisbereinigt um 4,6 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen waren. Die Zahl der Erwerbstätigen nahm um 1,3 % auf 45,6 Millionen Personen zu und erreichte damit einen Rekordwert in Deutschland. Den Entlastungen des Staatshaushalts durch die auslaufenden COVID-19-Maßnahmen standen Belastungen aus der Energiekrise gegenüber, so dass sich das Finanzierungsdefizit mit 102 Milliarden Euro noch immer auf einem hohen Niveau befindet.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2023;
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Welt, Nr. 97, Dezember 2022;
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2022 um 1,9 % gestiegen, 13. Januar 2023.

2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose

Überblick der finanziellen Leistungsindikatoren:

	31. Dezember 2021	Prognose	Anpassung	31. Dezember 2022
Konzernvertragsbestand (Vertragszahl)	128.800	130.000 bis 150.000 Verträge	110.000 bis 130.000 Verträge ¹	115.900
Operativer Konzernumsatz (in Mio. Euro)	386,0	Bandbreite von 350 bis 400 Mio. Euro	keine Anpassung	385,4
Ergebnis vor Steuern (EBT) (in Mio. Euro)	6,1	Höherer einstelliger Millionenbetrag	Zwischen 11,0 Mio. Euro und 15,0 Mio. Euro ²	12,8

¹ Ad-hoc-Mitteilung vom 28. Juli 2022

² Ad-hoc-Mitteilung vom 2. November 2022

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group erfüllte bzw. übererfüllte die am 31.12.2021 getätigte Prognose mit Ausnahme des Konzernvertragsbestand. Der Konzernumsatz, der sich aus dem operativen Umsatz und den Verkaufserlöse zusammensetzt, sank gegenüber dem Vorjahr um 3,2 % auf 717,0 Mio. Euro (2021: 740,4 Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz (exklusive Verkaufserlöse) ging um 0,2 % auf 385,4 Mio. Euro zurück (2021: 386,0 Mio. Euro). Der leichte Rückgang des operativen Konzernumsatzes ist auf die weiter anhaltenden Lieferengpässe bei Neuwagen und den damit einhergehenden Vertragsrückgang zurückzuführen. Darüber hinaus ist die gesamtwirtschaftliche Situation weiterhin durch den aktuellen Russland-Ukraine-Krieg negativ beeinflusst. Die Verkaufserlöse für Leasingrückläufer und vermarktete Kundenfahrzeuge im Konzern sanken um 6,4 % auf 331,6 Mio. Euro (2021: 354,4 Mio. Euro). Diese Entwicklung resultiert trotz einer weiterhin hohen Nachfrage und steigender Stückpreise für Gebrauchtfahrzeuge hauptsächlich aus einem Rückgang der Absatzmenge. Der Rückgang der Absatzmenge geht aus einem niedrigeren Vertragsbestand sowie einer höheren Anzahl von Leasingvertragsverlängerungen hervor.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) stieg im Berichtsjahr um 0,6 % auf 185,1 Mio Euro (2021:184,0 Mio. Euro). Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) verbesserte sich deutlich um 109,0 % auf 12,8 Mio. Euro (2021: 6,1 Mio. Euro). Dies ist insbesondere auf geringere Abschreibungen und eine deutliche Verbesserung des Finanzergebnisses zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) lag infolgedessen bei 3,3 % (2021: 1,6 %). Das höhere EBT liegt im Rahmen der am 2. November 2022 angepassten Erwartungen.

Das Eigenkapital der Allane Mobility Group ist gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 235.268 TEUR gestiegen (2021: 220.192 TEUR). Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug damit zum Bilanzstichtag 19,3 % (2021: 18,4 %)

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group per 31. Dezember 2022 lag mit 115.900 Verträgen um 10,1 % unter dem Niveau des Vorjahres (2021: 128.800 Verträge). In seiner Prognose vom März 2022 war der Vorstand von einem Konzernvertragsbestand zwischen 130.000 und 150.000 Verträgen ausgegangen. Ab Juli war der Vorstand der Allane SE zu der Erkenntnis gelangt, dass diese Erwartung für das Geschäftsjahr 2022 voraussichtlich nicht realisierbar ist. Demnach wurden die Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 auf eine Bandbreite von 110.000 bis 130.000 Verträgen angepasst. Wesentliche Gründe für die Anpassung waren die auslaufende und nicht verlängerte Flottenmanagementverträge sowie die gesamtwirtschaftliche Situation die, neben einer abschwächenden COVID-19-Situation, Lieferbeschränkungen für Neuwagen aufgrund der Halbleiterknappheit sowie einer hohen Inflationsrate und steigenden Zinsen in Verbindung mit den geopolitischen Entwicklungen durch den Russland-Ukraine Krieg, weiterhin negativ beeinflusst wird.

Vertragsbestand¹

in Tausend Stück	2022	2021	Veränderung in %
Allane Mobility Group	115,9	128,8	-10,1
Davon Flottenleasing	33,6	33,3	0,8
Davon Retail Leasing	35,3	36,5	-3,5
Davon Flottenmanagement	47,0	59,0	-20,3

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 68.900 Verträgen um 1,5 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2021 (69.800 Verträge). Dabei ging der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Retail Leasing um 3,5 % auf 35.300 Verträge zurück (2021:36.500 Verträge). Der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Flottenleasing stieg leicht um 0,8 % auf 33.600 Verträge (2021: 33.300 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing sank im Berichtsjahr um 4,7 % auf 596,0 Mio. Euro (2021: 625,1 Mio. Euro). Der operative Umsatz (Segmentumsatz ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern) ging um 1,3 % auf 328,4 Mio. Euro zurück (2021:332,8 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahr-

zeugen fielen um 8,5 % auf 267,6 Mio. Euro (2021: 292,3 Mio. Euro).

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement sank der Vertragsbestand per Ende 2022 gegenüber dem Vorjahr um 20,3 % deutlich auf 47.000 Verträge (2021: 59.000 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs nahm im Jahr 2022 um 4,9 % auf 121,0 Mio. Euro zu (2021: 115,3 Mio. Euro). Der operative Umsatz stieg um 7,0 % auf 57,0 Mio. Euro (2021: 53,2 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von Kundenfahrzeugen erhöhten sich um 3,2 % auf 64,1 Mio. Euro (2021: 62,1 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	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	717,0	740,4	-23,4	-3,2
Davon operativer Konzernumsatz ¹	385,4	386,0	-0,6	-0,2
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	449,1	473,1	-24,0	-5,1
Personalaufwand	52,8	50,1	2,8	5,5
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	2,7	3,2	-0,5	-16,0
Netto Wertminderungsaufwendungen (-)/-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	0,5	-0,8	1,3	-162,8
Saldo sonstige betriebliche Erträge/Aufwendungen	-27,8	-29,3	1,4	-4,9
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	185,1	184,0	1,1	0,6
Abschreibungen	168,1	171,0	-3,0	-1,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	17,0	13,0	4,0	31,1
Finanzergebnis	-4,2	-6,9	2,6	-38,6
Ergebnis vor Steuern (EBT)	12,8	6,1	6,7	109,0
Operative Umsatzrendite (%)	3,3	1,6	+1,7 Punkte	
Ertragsteuern	3,8	0,3	3,5	1.188,0
Konzernüberschuss	9,0	5,8	3,2	54,5
Ergebnis je Aktie² (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,44	0,28	0,15	

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

² Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände reduzierten sich um 5,1 % auf 449,1 Mio. Euro (2021: 473,1 Mio. Euro). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen

erhöhten sich die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände mit 12,0 % entgegen der Entwicklung des operativen Konzernumsatzes.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere durch den Aufbau von Personalressourcen sowie allgemeinen Gehaltsanpassungen um 5,5 % auf 52,8 Mio. Euro (2021: 50,1 Mio. Euro).

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen reduzierte sich insbesondere aufgrund von geringeren Kosten im Rechts- und Beratungsbereich, sowie dem Abschluss des IT Carve-Out Projekts um 4,9 % auf -27,8 Mio. Euro (2021: -29,3 Mio. Euro), wobei die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stärker als die sonstigen betrieblichen Erträge gesunken sind.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) verbesserte sich um 0,6 % auf 185,1 Mio. Euro (2021: 184,0 Mio. Euro).

Die Abschreibungen gingen um 1,7 % auf 168,1 Mio. Euro zurück (2021: 171,0 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 17,0 Mio. Euro um 31,1 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2021: 13,0 Mio. Euro).

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Berichtsjahr erneut stark um 38,6 % auf -4,2 Mio. Euro (2021: -6,9 Mio. Euro). Die Verbesserung des Finanzergebnisses ist im Wesentlichen auf die günstigere Refinanzierung der im Geschäftsjahr 2022 zurückgezählten Anleihe zurückzuführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) der Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2022 belief sich auf 12,8 Mio. Euro, 109,0 % über dem Vorjahreswert von 6,1 Mio. Euro. Dies ist insbesondere auf geringere Abschreibungen und eine deutliche Verbesserung des Finanzergebnisses zurückzuführen.

Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) erreichte dementsprechend 3,3 % (2021: 1,6 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag erhöhten sich um >100 % auf 3,8 Mio. Euro (2021: 0,3 Mio. Euro). Der geringe Steueraufwand des Vorjahres resultierte aus latenten Steuererträgen, die sich aufgrund eines Sondereffektes aus dem Ansatz aktiver latenter Steuern im Vorjahr ergeben haben.

Insgesamt erfüllte das Geschäftsjahr 2022 die im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen mit Ausnahme an den Konzernvertragsbestand. Die Erwartungshaltung an den Konzernvertragsbestand wurden bereits im Juli 2022 angepasst. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätig-

keit lag im Geschäftsjahr 2022 innerhalb der letztmalig im November 2022 angepassten und kommuniziert Erwartung.

5. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Allane Mobility Group lag per 31. Dezember 2022 mit 1.218,4 Mio. Euro um 23,5 Mio. Euro bzw. 2,0 % über dem Wert zum 31. Dezember 2021 (1.194,8 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die sich gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Mio. Euro auf 1.057,3 Mio. Euro erhöhten (2021: 1.051,6 Mio. Euro; +0,5%), werden unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. Im Stichtagsvergleich hat sich das Leasingvermögen um 2,2 Mio. Euro bzw. 0,2 % auf 993,2 Mio. Euro leicht verringert (2021: 995,4 Mio. Euro). Der Anteil an den Gesamtkтива reduzierte sich mit 81,5 % geringfügig (2021: 83,3%). Bei den übrigen Positionen der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen. Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind um 8,7 Mio. Euro bzw. >100 % auf 10,4 Mio. Euro (2021: 1,8 Mio. Euro) angestiegen. Im Wesentlichen ist dieser Effekt auf den Anstieg des effektiven Teils der Hedge-Sicherungsbeziehungen zurückzuführen. Das Sachanlagevermögen stieg um 3,9 Mio. Euro bzw. 15,5 % auf 29,0 Mio. Euro, vor allem durch die Verlängerung der Nutzungsrechte aus den Mietverträgen für die Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte in Eching und Egelsbach. Entgegen der Vorjahresentwicklung reduzierten sich die immateriellen Vermögenswerte um 4,7 Mio. Euro bzw. 19,4 % auf 19,5 Mio. Euro (2021: 24,2 Mio. Euro) aufgrund von vorgenommenen Wertberichtigungen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen im Stichtagsvergleich um 17,9 Mio. Euro bzw. 12,5 % auf 161,1 Mio. Euro (2021: 143,2 Mio. Euro). Dies resultierte zum Großteil aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sowie dem Anstieg der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 7,5 Mio. Euro bzw. 9,9 % auf 82,7 Mio. Euro (2021: 75,2 Mio. Euro). Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte stiegen um 5,1 Mio. Euro bzw. 19,2 % auf 31,8 Mio. Euro (2021: 26,7 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Forderungen aus Umsatzsteuern und sonstigen Steuern um 5,7 Mio. Euro zurückzuführen. Darüber hinaus stiegen die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 32,0 % auf 0,6 Mio. Euro (2021: 0,5 Mio. Euro). Die liquiden Mittel

stiegen deutlich um 3,5 Mio. Euro bzw. 212,3 % auf 5,2 Mio. Euro (2021: 1,7 Mio. Euro)

Die Ertragsteuerforderungen stiegen im Stichtagsvergleich um 0,1 Mio. Euro bzw. 20,3 % auf 0,8 Mio. Euro (2021: 0,7 Mio. Euro).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Aktiva in Mio. Euro	2022	2021
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	19,5	24,2
Leasingvermögen	993,2	995,4
Übrige	44,6	32,1
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	39,9	38,5
Liquide Mittel	5,2	1,7
Übrige	116,0	103,1
Aktiva	1.218,4	1.194,8

5.1 Eigenkapitalentwicklung

Per 31. Dezember 2022 belief sich das Eigenkapital der Allane Mobility Group auf 235,3 Mio. Euro. Der Anstieg um 15,1 Mio. Euro bzw. 6,8 % gegenüber dem Wert zum gleichen Stichtag des Vorjahres (2021: 220,2 Mio. Euro) resultiert im Wesentlichen aus dem erwirtschafteten Konzernüberschuss abzüglich dem Mittelabfluss für die im Berichtsjahr für das Geschäftsjahr 2021 gezahlte Dividende in Höhe von 1,2 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich von 18,4 % auf 19,3 % der Bilanzsumme.

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

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Passiva in Mio. Euro	2022	2021
Eigenkapital	235,3	220,2
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	529,7	314,7
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Übrige	51,0	45,3
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	278,1	490,1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,1	0,0
Vertragsverbindlichkeiten	15,2	15,9
Übrige	109,0	108,6
Passiva	1.218,4	1.194,8

5.2 Fremdkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2022 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 580,7 Mio. Euro aus (2021: 360,0 Mio. Euro; +61,3 %). Hierfür war insbesondere der Anstieg der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 215,1 Mio. Euro auf 529,7 Mio. Euro verantwortlich (2021: 314,7 Mio. Euro; +68,3 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Aufnahme langfristiger Darlehen bei der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, zurückzuführen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich per 31. Dezember 2022 auf 402,4 Mio. Euro (2021: 614,6 Mio. Euro). Der Rückgang um 212,2 Mio. Euro bzw. 34,5 % ergab sich insbesondere aus der Abnahme der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 212,0 Mio. Euro bzw. 43,3 % auf 278,1 Mio. Euro (2021: 490,1 Mio. Euro), welche sich im Wesentlichen aus der im Februar 2022 zurückgezählten Anleihe mit einem Nennwert von 250 Mio. Euro zurückzuführen lässt. Die kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen stiegen von 6,3 Mio. Euro um 0,6 Mio. Euro bzw. 8,7 % auf 6,9 Mio. Euro an. Das ist nach wie vor auf gegen die Allane SE geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der ersten und 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 0,9 Mio. Euro, die

nicht in den Rückstellungen erfasst wurde. Derzeit sieht die Allane Mobility Group es als unwahrscheinlich an, hieraus in Anspruch genommen zu werden.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 3,8 Mio. Euro bzw. 5,7% auf 69,4 Mio. Euro (2021: 65,7 Mio. Euro).

6. Finanzlage

6.1 Finanzmanagement und Finanzinstrumente

Das Finanzmanagement der Allane Mobility Group 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 Darlehen der Santander Consumer Bank AG, einem Asset Backed Securities (ABS)-Programm, sowie bilateralen Kreditlinien mit weiteren Banken zusammen.

Zum Ende des Jahres 2022 erfolgte die Finanzierung der Allane Mobility Group vor allem durch folgende Instrumente:

- kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen aus dem ABS-Programm mit Fälligkeiten bis 2027 sowie
- kurz- und langfristige, marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen von Bankkreditlinien. Aus diesen Bankkreditlinien sind zum 31. Dezember 2022 135,1 Mio. Euro nicht in Anspruch genommen.

6.2 Liquiditätslage

Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2022	2021
Brutto-Cash Flow	135,7	138,7
Mittelzu-/abfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	14,1	157,9
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-6,7	-16,1
Mittelab-/zufluss aus Finanzierungstätigkeit	-1,9	-142,2
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	5,5	-0,4

Die Allane Mobility Group weist für das Jahr 2022 einen Brutto-Cash Flow in Höhe von 135,7 Mio. Euro aus, der um 3,0 Mio. Euro unter dem Wert des Vorjahres liegt (2021: 138,7 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Nettoumlaufvermögen errechnet sich ein Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit von 14,1 Mio. Euro (2021: Mittelzufluss von 157,9 Mio. Euro). Die Veränderung ist im Wesentlichen auf höhere Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen sowie deutlich geringere Einnahmen aus Abgängen von Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 6,7 Mio. Euro (2021: Mittelabfluss von 16,1 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte.

Die Finanzierungstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 1,9 Mio. Euro (2021: Mittelabfluss von 142,2 Mio. Euro). Den Einzahlungen in Höhe von 500,5 Mio. Euro standen die Dividendenauszahlung sowie insbesondere Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten inklusive Zinszahlungen in Höhe von zusammen 502,4 Mio. Euro gegenüber.

In der Summe der Cashflows erhöhte sich der Finanzmittelbestand per 31. Dezember 2022 gegenüber dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag nach Wechselkursbedingten Veränderungen um 5,6 Mio. Euro (2021: Rückgang um 0,4 Mio. Euro).

6.3 Investitionen

Die Allane Mobility Group steuerte im Jahr 2022 Fahrzeuge mit einem Gesamtwert von 371,9 Mio. Euro (2021: 315,8 Mio. Euro; +17,8%) in die Leasingflotte ein. Dies ist im Wesentlichen auf die bereits erwähnte, unter den Erwartungen gebliebene Erholung der gesamtwirtschaftlichen

Lage zurückzuführen. Insbesondere der im Februar 2022 ausgebrochene und weiter anhaltende Russland-Ukraine-Krieg, die dadurch bedingten ansteigenden Lebenshaltungskosten sowie weiter bestehende Lieferengpässe im Neuwagenbereich beeinflussen die Investitionen negativ.

7. Segmentberichte

7.1 Geschäftsbereich Leasing

7.1.1 Branchenentwicklung

Die europäische Leasingbranche konnte die Erholung mit einem Zuwachs um 15,8 % aus dem Gesamtjahr 2021 im ersten Halbjahr 2022 mit etwas abgeschwächtem Tempo fortsetzen. Dem Branchenverband Leaseurope zufolge stieg das Neugeschäftsvolumen der Leasingunternehmen dem Vorjahreszeitraum um 5,9 % auf 167,4 Mrd. Euro. Das Neugeschäft im Leasing von Fahrzeugen und Ausrüstung konnte um 2,3 % bzw. 13,9 % zulegen.

Die deutsche Leasingwirtschaft konnte sich als zweitgrößter Leasingmarkt Europas ebenfalls weiter positiv entwickeln. Nach Angaben des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) wiesen die Anschaffungswerte der Branche ein Wachstum von 4,0 % (inkl. Leasing und Mietkauf) auf. Das Segment Leasing (ohne Mietkauf) konnte um 0,9 % zulegen. Der Treiber des Wachstums kam vor allem aus dem Bereich Mietkauf mit einer Zunahme um 19,3 %.

Quellen

Leaseurope, Market overview in 2021 and H1 2022 results, 13. Oktober 2022; BDL, Prognose über die Entwicklung der Leasingbranche im Geschäftsjahr 2023, 7. Februar 2023.

7.1.2 Geschäftsentwicklung

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

Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschaftete der Geschäftsbereich einen Gesamtumsatz von 596,0 Mio. Euro, ein Rückgang um 4,7 % (2021: 625,1 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) ging um 1,3 % auf 328,4 Mio. Euro zurück (2021: 332,8 Mio. Euro). Die Leasingerlöse (Finanzrate) verringerten sich dabei um 5,6 % auf 188,3 Mio. Euro (2021: 199,4 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die im Wesentlichen aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 5,1 % auf 140,2 Mio. Euro zu (2021: 133,4 Mio. Euro). Die Erlöse aus Fahrzeugverkäu-

fen sanken um 8,5 % auf 267,6 Mio. Euro (2021: 292,3 Mio. Euro).

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2022 bei 68.900 Verträgen, was einem Rückgang um 1,5 % gegenüber dem gleichen Stichtag des Vorjahres entspricht (2021: 69.800 Verträge).

Im Geschäftsfeld Retail Leasing verringerte sich der Vertragsbestand um 3,5 % auf 35.300 Verträge (2021: 36.500 Verträge). Grund hierfür waren weiterhin die geringeren Neubestellungen aufgrund der unter den Erwartungen gebliebenen Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie die ökonomischen Auswirkungen des Russland-Ukraine Kriegs.

Im Geschäftsfeld Flottenleasing erhöhte sich die Vertragszahl um 0,8 % auf 33.600 Verträge (2021: 33.300 Verträge). Der leichte Anstieg des Vertragsvolumens ist insbesondere auf die beginnende Erholung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Firmenkundenumfeld zurückzuführen.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 338,0 Mio. Euro (2021: 369,1 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs erhöhte sich im Berichtsjahr entgegen dem gesunkenen Vertragsbestands und den rückläufigen nutzungsabhängigen Erlösen um 0,6 % auf 184,4 Mio. Euro (2021: 183,4 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) stieg deutlich um 115,6 % auf 12,3 Mio. Euro (2021: 5,7 Mio. Euro). Dies ist insbesondere auf geringere Abschreibungen und eine deutliche Verbesserung des Finanzergebnisses zurückzuführen. Die operative Umsatzrendite des Segments (EBT/operativer Segmentumsatz) belief sich damit auf 3,7 % (2021: 1,7%).

Kennzahlen Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2022	2021	Veränderung in %
Leasing Erlöse (Finanzrate)	188,3	199,4	-5,6
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	140,2	133,4	5,1
Verkaufserlöse	267,6	292,3	-8,5
Gesamterlöse	596,0	625,1	-4,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	184,4	183,4	0,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	16,4	12,4	32,4
Ergebnis vor Steuern (EBT)	12,3	5,7	115,6
Operative Umsatzrendite (%)	3,7	1,7	+2,0 Punkte

Geschäftsfeld Retail Leasing

Online Retail

Marketing- und Vertriebsaktionen: Im Berichtszeitraum führte Allane im Geschäftsfeld Online Retail mehrere Marketing- und Vertriebsaktionen durch. Dazu gehörten z. B. die Sonderaktionen „Black Leasing Friday“ und „Sparadies“, in deren Rahmen das Unternehmen Privat- und Gewerbekunden ein begrenztes Kontingent an Neuwagenmodellen zu rabattierten Preisen zur Verfügung stellte. Zum Black Leasing Friday 2022 wurden erstmalig auch Elektrofahrzeuge angeboten. Im Fokus der Sonderaktionen standen moderat bepreiste Fahrzeugmodelle mit planbaren Lieferzeiten.

Zudem ist es seit 2022 möglich, die Treibhausgasminderungsprämie (THG-Prämie) über Sixt Neuwagen zu beantragen. Für das Jahr 2022 garantierte Allane eine Mindestprämie von 365 Euro je Zertifikat – inklusive einer Zusatzprämie von 15 Euro. Zudem ist das Serviceprodukt „Schadenmanagement“ auf sixt-neuwagen.de seit 2022 bei allen Neuverträgen kostenlos und inklusive. Damit profitieren Kunden von dem Service aus einer Hand, der im Fall eines Schadens, eines Unfalls oder einer Panne alle erforderlichen Schritte umfasst.

Neuaufstellung des Vertriebs: Im Berichtsjahr hat Allane den B2C-Vertrieb für Neuwagenleasing neu geordnet und die Effizienz dadurch erheblich erhöht. Trotz einer schwachen Marktlage war das Akquisitionsniveau mit dem des Vorjahres vergleichbar. Das neu aufgestellte Bestandskundenteam sorgte dabei für eine Stabilisierung des Portfolios, während das Neukundenteam neue Kunden für Allane gewinnen konnte.

Förderung der Kundenzufriedenheit: Die Allane Mobility Group befragt ihre Privat- und Gewerbekunden in regelmäßigen Abständen nach ihrer Zufriedenheit mit den Angeboten und dem Service des Unternehmens an unterschiedlichen Berührungspunkten („Touch Points“) – von der Konfiguration auf der Webseite bis zur Rückgabe des Fahrzeugs. Für das Jahr 2022 errechnete sich aus den Ergebnissen der Befragung eine Trustpilot-Bewertung von rund 4,1, wobei der Maximalwert 5,0 beträgt.

Erweiterung des Produkt- bzw. Serviceportfolios: Im Geschäftsjahr 2022 hat die Allane Mobility Group ihr Serviceangebot um die Inzahlungnahme von Gebrauchtfahrzeugen über Sixt Neuwagen erweitert. Dabei können Interessenten ihr altes Fahrzeug entweder an Sixt Neuwagen verkaufen oder es bei Bestellung eines Neufahrzeugs in Zahlung geben. Die Abwicklung erfolgt über autohaus24

Personelle Veränderungen: Im Geschäftsjahr 2022 übernahm Herr Philipp Schwenke die Geschäftsführung der autohaus24 GmbH. Sein Vorgänger, Herr Patrick Kischkel, schied aus dem Unternehmen aus. Philipp Schwenke ist für das Online-Geschäft von autohaus24.de verantwortlich. Er teilt sich das Amt der Geschäftsführung mit Herrn Werner König, der seit Oktober 2020 das Geschäft mit den Standorten für Gebrauchtwagen in Berlin, München und Frankfurt verantwortet. Ein gemeinsamer Schwerpunkt der beiden Geschäftsführer liegt auf der Erweiterung des Produktportfolios.

Captive Leasing

Vorbereitungen zur Aufnahme der Geschäftstätigkeit: Das Captive Leasing verfolgte im Berichtszeitraum das Ziel, die IT-Systeme und Prozesse zur Marktreife zu entwickeln, um die Aufnahme der Geschäftstätigkeit mit den Händlern der Marke Hyundai in Deutschland vorzubereiten. Kernstück der Zusammenarbeit zwischen den angeschlossenen Händlern und Allane war und ist dabei das völlig neu entwickelte Händler-/Verkäuferportal „Allease“.

Nach der Überführung der Systemlandschaft aus der Test- in die Pilotphase folgte bereits in der ersten Jahreshälfte 2022 der Beginn der Zusammenarbeit mit einigen ausgewählten (Pilot-)Händlern. Durch regelmäßiges Feedback, zielgerichtete Bewertung und Priorisierung sowie eine strukturierte Umsetzung der vorgebrachten Optimierungsmaßnahmen kann „Allease“ kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Marktstart mit HYUNDAI Leasing: Mitte des Jahres 2022 wurde die Geschäftstätigkeit mit nahezu allen Hyundai Händlern in Deutschland aufgenommen. Unter dem Branding „HYUNDAI Leasing – powered by Allane“ kann der Handel seine Hyundai Fahrzeuge seitdem mit maßgeschneiderten Leasingangeboten – sowie optional mit Service-Bausteinen – vermarkten. Die Zusammenarbeit mit den Hyundai-Händlern wurde mittels eines umfassenden Trainingsangebots durch die Außendienst-Mitarbeiter des Geschäftsfelds Captive Leasing sukzessive ausgebaut. Ziel des gewählten stufenweisen Vorgehens ist eine nachhaltige Zusammenarbeit mit dem Handel, die auf einer intensiven Betreuung durch Allane basiert.

Personelle Veränderungen: Im April übernahm Herr Mike Song die Verantwortung für die Geschäftssäule Captive Leasing. Herr Mike Song verfügt über langjährige Erfahrungen im Automotive- sowie im herstellereigenen Bank- bzw. Leasinggeschäft.

Geschäftsfeld Flottenleasing

Digitalisierung des Flottenleasings: Im Geschäftsfeld Flottenleasing hat die Allane Mobility Group die Digitalisierung 2022 weiter vorangetrieben.

Im Bereich Schadenmanagement hat Allane Mobility Consulting eine Generalüberholung der Online-Schadenmeldung vorgenommen und dabei auch das Design neu und modern gestaltet. Die neue Schadenmeldung berücksichtigt u. a. Anforderungen der Versicherungen, um deren Rückfragen an Allane-Kunden zu minimieren und die Prozesse zu vereinfachen. Zudem hat Allane das B2B-Portal „MyLeaseCar“ aktualisiert und in diesem Zuge u. a. digitale Schadenakte angelegt.

Ausbau des Bereichs Elektromobilität: Gemeinsam mit dem Kooperationspartner Mer Solutions bietet Allane seinen Kunden seit Anfang 2023 die ganzheitliche Ladelösung „eeFlat“ an. „eeFlat“ umfasst dabei die Installation einer Wallbox in der privaten Garage der Dienstwagenfahrer sowie den kompletten Service und die Wartung.

Die Allane Mobility Group bietet ihren Flottenkunden seit Beginn des Jahres 2023 zudem die Beantragung der THG-Prämie für E-Fahrzeuge an. Das Leistungspaket umfasst die Beantragung und den Verkauf der Prämie und wird in Kooperation mit dem ADAC umgesetzt. Die Beantragung der Prämie ist digital und einfach gestaltet über die Allane Website möglich.

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 2022 erneut eine Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau. 84 % hatten die Absicht, auch in Zukunft die Lösungen von Allane nutzen zu wollen (2021: 83 %).

7.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

7.2.1 Branchenentwicklung

Die Nachfrage nach Dienstleistungen im Bereich Flottenmanagement schätzt Allane weiterhin hoch ein. Viele Unternehmen tendieren außerdem immer mehr dazu das Management ihrer Fahrzeugflotten an externe Spezialisten auszulagern. Die Vorteile für Unternehmen bestehen dabei darin, sich auf ihr Kerngeschäft fokussieren zu können und Kosten- und Planungssicherheit zu erreichen sowie Zugriff auf spezialisiertes Know-how zu besitzen.

Laut Dataforce wurden 2022 rund 868.000 neue Pkw im relevanten Flottenmarkt (gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter) zugelassen. Das ist ein deutlicher Zuwachs von 10,5 % gegenüber dem Vorjahr sowie das zweithöchste Jahresvolumen für diesen Bereich bislang. Der Anteil am Gesamtmarkt der Pkw-Zulassungen stieg damit auf einen Rekordwert von 33 %. Jeder dritte zugelassene Pkw ging somit im Jahr 2022 an einen Firmenkunden. Besonders zulegen konnte 2022 laut Dataforce außerdem der Anteil der Elektromobilität an den Fuhrparks. BEVs und Plug-In Hybride erreichten gemeinsam einen Anteil von 34 % am Flottenmarkt. Wichtiger seien für die Zukunft jedoch die BEVs, welche das stärkste Wachstum unter den Kraftstoffarten aufzeigten.

Nach Einschätzungen von Allane führt ein wachsender Flottenmarkt zu einer höheren Komplexität des Flottenmanagements und einem höheren Anspruch der Kunden. So werden maßgeschneiderte Mobilitätslösungen und individuelle Beratung für Fuhrparkmanager immer wichtiger. Auch im Zuge der Digitalisierung ist es erforderlich, Schnittstellen für den zunehmenden Datenaustausch zu ermöglichen.

Quellen

Dataforce, Bilanz 2022: Dank eines starken Endsprints und Vorzieheffekten doch ein Plus für den deutschen Pkw-Markt, 20. Januar 2023

7.2.2 Geschäftsentwicklung

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

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs erreichte im Berichtsjahr 121,0 Mio. Euro und lag damit um 4,9 % über dem Niveau des Vorjahres von 115,3 Mio. Euro. Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) stieg um 7,0 % auf 57,0 Mio. Euro (2021: 53,2 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen nahmen im Jahr 2022 um 3,2 % auf 64,1 Mio. Euro zu (2021: 62,1 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 2022 mit 47.000 Verträgen um 20,3% unter dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag (2021: 59.000 Verträge). Grund hierfür waren insbesondere auslaufende und nicht verlängerte Flottenmanagementverträge.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 111,2 Mio Euro (2021: 104,1 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs stieg im Berichtsjahr leicht

um 4,4% auf 0,7 Mio. Euro an (2021: 0,7 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich um 26,2 % auf 0,6 Mio. Euro (2021: 0,5 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2022 war insbesondere durch die positive Entwicklung der Umsatzerlöse sowie der sonstigen betrieblichen Erträge, bei einem gleichbleibend hohen Aufwandsniveau im Vergleich zum Vorjahr, geprägt. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) erreichte damit 1,0 % nach 0,8 % im Vorjahr.

Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement

in Mio. EUR	2022	2021	Veränderung in %
Flottenmanagementenerlöse	57,0	53,2	7,0
Verkaufserlöse	64,1	62,1	3,2
Gesamterlöse	121,0	115,3	4,9
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	0,7	0,7	4,4
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	0,6	0,6	4,5
Ergebnis vor Steuern (EBT)	0,6	0,5	26,2
Operative Umsatzrendite (%)	1,0	0,8	+0,2 Punkte

Digitalisierung des Flottenmanagements: Im Jahr 2022 hat Allane Mobility Consulting die Digitalisierung der Kundenprozesse weiter vorangetrieben und u. a. die Smartphone-App „The Companion“ um zusätzliche Dienstleistungen erweitert. Zudem findet das unter „Geschäftsbereich Flottenleasing“ beschriebene generalüberholte Schadenmanagement Tool Anwendung und vereinfacht damit auch die entsprechenden Prozesse für Flottenmanagement-Kunden.

Personelle Änderungen: Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde Herr Ömer Köksal zum Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung der Allane Mobility Consulting GmbH ernannt. Die Geschäftsführung wurde mit Wirkung zum 17. Juni 2022 durch Herrn Álvaro Hernández als zweiten Geschäftsführer besetzt. Komplettiert wurde die Geschäftsführung mit Herrn Tobias Dillmann als Generalbevollmächtigter am 17. Juni 2022.

A.3 – Personalbericht

1. Strategische Personalarbeit

Die Allane Mobility Group 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.

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 Absprache mit der Führungskraft jeweils passende Angebote ausgewählt und besucht werden können.

So soll eine kontinuierliche und auf die jeweiligen Bedürfnisse und Erfordernisse abgestimmte Personalentwicklung erreicht werden. Ziel der Personalarbeit ist, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eigenverantwortlich handeln 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 in der Allane Mobility Group eingebunden.

Traineeship

Allane bietet Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen ein General Management Traineeprogramm über 18 Monate an. In dieser Zeit durchlaufen die Trainees verschiedene Kernbereiche des Konzerns. Zudem haben sie die Möglichkeit, Berufserfahrung in Auslandsgesellschaften zu sammeln. Bei guter Leistung wird den Trainees nach Beendigung ihres Traineeships eine Übernahme in ein festes Anstellungsverhältnis bei der Allane Mobility Group angeboten. 2022 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 durchschnittlichen Beschäftigten nach Geschäftsbereich

	2022	2021
Leasing	657	630
Flottenmanagement	81	85
Gesamt	738	715

Die Allane Mobility Group beschäftigte im Jahr 2022 durchschnittlich 738 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von rund 3% entspricht (2021: 715 Beschäftigte).

3. Grundzüge des Vergütungssystems

3.1 Allgemeine Vergütungspolitik der Allane Mobility Group

Der Vorstand der Allane SE ist für die angemessene Ausgestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich und informiert den Aufsichtsrat der Allane SE regelmäßig über die konkrete Ausgestaltung der Vergütungssysteme unter 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 in der Allane Mobility Group. Sie dient in erster Linie dazu, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Unternehmen gewinnen zu können sowie die bestehende Belegschaft durch geeignete Anreize zu motivieren und langfristig an den Konzern zu binden. Darüber hinaus ist die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Anforderungen ein wichtiger Bestandteil der Vergütungspolitik. Für 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 der Allane Mobility Group.

3.2 Vergütungssystem der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Allane Mobility Group ist nicht tarifgebunden.

Das im Folgenden beschriebene Vergütungssystem unterscheidet sich in seinen Bestandteilen nicht wesentlich zwischen den Geschäftsbereichen und wird deshalb als Ganzes

dargestellt. Sollte es in Einzelfällen Abweichungen geben, wird darauf explizit hingewiesen.

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

Erfolgsunabhängige Grundvergütung

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten ein Jahresfestgehalt, welches in zwölf gleichen Teilen monatlich 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 Retail Leasing) bzw. quartalsweise (Firmenkundengeschäft) berechnet und nachschüssig ausbezahlt. Im Retail Leasing kann das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung in Abhängigkeit des persönlichen Zielerreichungsgrades bis zu 1:2 erreichen. Diese Gruppe von Mitarbeiterinnen und Mit-

arbeitern 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 der Allane Mobility Group folgende Nebenleistungen erhalten:

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

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 2021 und 2022 auf individueller Basis wie folgt festgelegt:

Bezüge

in EUR	Donglim Shin		Álvaro Hernández	
	2022 Ist	2021 Ist ¹	2022 Ist	2021 Ist ²
Grundvergütung	387.715	290.971	300.000	100.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	101.202	79.428	107.465	34.530
Summe fixe Vergütung	488.917	370.399	407.465	134.530
Mehrjährige variable Vergütung ³	71.755	94.570	99.600	37.600
Summe Gesamtvergütung	560.671	464.969	507.065	172.130

¹ seit 1. Juli 2021

² seit 1. September 2021 Generalbevollmächtigter und ab 1. Dezember 2021 Vorstandsmitglied

³ Wird im Falle von Donglim Shin gestreckt bis 2024 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.

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 entsprechend §27 InstitutsVergV. nun die Bestimmungen für bedeutende Institute (im Hinblick auf die Mitglieder des Vorstands sowie bestimmte Mitarbeiter) anwendbar sind, ergibt sich Anpassungsbedarf bei den Regelungen der variablen Vergütung.

Als sogenannte Risikoträger gelten für die variable Vergütung insbesondere die §§19-22 i.V. mit §27 InstitutsVergV. Dies bedeutet insbesondere, dass unter bestimmten Umständen 40% der variablen Vergütung über einen Zurück-

behaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden müssen.

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 der Allane Mobility Group, Benefits wie Dienstwagen, Tankkarte, Mobiltelefon und Beiträge zur Unfallversicherung. Des Weiteren wurde für die Mitglieder des Vorstands eine D&O-Versicherung abgeschlossen. Versorgungszusagen bestehen für die Mitglieder des Vorstands keine.

3.4 Vergütungssystem des Aufsichtsrats

Die Bezüge des Aufsichtsrats sind in der Satzung der Allane SE geregelt. Diese sieht ausschließlich einen erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteil und demnach keine erfolgsabhängigen variablen Vergütungsbestandteile vor. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben satzungsgemäß in jedem Geschäftsjahr einen Anspruch auf eine feste Vergütung in Höhe von 40.000 Euro. Die Vorsitzende oder der Vorsitzende hat einen Anspruch auf 50.000 Euro. Wird das

Amt als Mitglied und/oder Vorsitzende bzw. Vorsitzender des Aufsichtsrats nicht für die gesamte Dauer eines Geschäftsjahres ausgeübt, wird die vorstehende Vergütung zeitanteilig entsprechend der tatsächlichen Dauer der Aufsichtsratszugehörigkeit bzw. der Ausübung des 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 abgeschlos-

sen. Es bestehen keine Versorgungszusagen für die Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die mit der gegenwärtigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiegattungen

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 2022 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 2022 10% der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden und dem Vorstand auch nicht bekannt.

Aktien mit Sonderrechten

Per 31. Dezember 2022 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 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.

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

Anleihen

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

Vereinbarungen mit der Sixt SE und Tochtergesellschaften

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

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

Einzelnen abschließend aufgezählte Wettbewerber der Sixt SE übertragen werden.

Ein entsprechendes Sonderkündigungsrecht haben die Gesellschaft und die Sixt Autovermietung GmbH & Co. KG, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Sixt SE, im Vertrag über den IT-Carve-out vereinbart, der ebenfalls im Rahmen des Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Gesellschaft an die HCBE geschlossen wurde.

Schließlich sieht auch der im Rahmen des Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Gesellschaft an die HCBE

geschlossene Mietvertrag über die durch die Gesellschaft am Unternehmenssitz genutzten Liegenschaften, die im Eigentum einer Tochtergesellschaft der Sixt SE stehen, ein entsprechendes Sonderkündigungsrecht vor.

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

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

A.5 – Prognosebericht

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet zwar eine Fortsetzung des Wachstumskurses der Weltwirtschaft im Jahr 2023, jedoch mit geringerer Dynamik. In ihrem Ausblick vom Januar 2023 rechnen die IWF-Experten mit einem leichten Anstieg des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,9% (2022: 3,4%). Damit haben sie ihre Schätzungen im Vergleich zum Oktober 2022 um 0,2 Prozentpunkte angehoben. Die Korrektur resultiert insbesondere aus positiven Entwicklungen im vierten Quartal sowie aus einer überraschenden Widerstandsfähigkeit von zahlreichen Volkswirtschaften.

Für den Euroraum erwartet der IWF für 2023 ein marginales BIP-Wachstum von 0,7% (2022: 3,5%). Damit wurde die Herbstprognose um 0,2 Prozentpunkte nach oben korrigiert. Gründe hierfür sind die schneller als erwartet vorgenommenen Zinserhöhungen sowie niedrigere Energiegroßhandelspreise und zusätzliche Ankündigungen von fiskalischer Unterstützung in Form von Energiepreiskontrollen und Geldtransfers. Für Deutschland geht der IWF von einer stabilen Wirtschaft (+0,1%) aus (2022: 1,9%). In ihrer Herbstprognose hatten die IWF-Experten noch einen Rückgang von 0,3% erwartet.

Das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom Dezember 2022 mit einem Wachstum des globalen BIP von 2,2% im Jahr 2023. Damit blieb die Prognose vom September 2022 unverändert. Während die stützende Wirkung einiger Faktoren auf die Entwicklung der Weltwirtschaft fortschreitend an Bedeutung verliert, dominieren die bremsenden Einflüsse zunehmend. So konnten die während der COVID-19-Pandemie entstandenen Ersparnisse, die nach und nach durch Konsum abgebaut wurden, das Konsumniveau trotz der erhöhten Verbraucherpreise bisher noch stabil halten. Nach Meinung der IfW Experten wird die Inflation Konsumenten in den nächsten Monaten jedoch immer stärker belasten. Auch die verteuerten Finanzierungsbedingungen bremsen die Investitionsbereitschaft und damit die Aktivität der Weltwirtschaft laut IfW zunehmend.

In seinem Ausblick vom Dezember 2022 erwartet das IfW für den Euroraum ein Wirtschaftswachstum von 0,7% im Jahr 2023. Damit hat das Institut seine Prognose von September 2022 um 0,8 Prozentpunkte angehoben. Der Euroraum steuert dem IfW zufolge dennoch auf eine Rezession zu. Wengleich die Erholung der Wirtschaft trotz des Russland-Ukraine-Krieges zunächst fortgesetzt werden konnte, werden die Auswirkungen des Energiepreisschocks im Jahr 2023 überwiegen. Zudem beeinträchtigt die schwächelnde Weltwirtschaft die Aktivität der Wirtschaft im Euroraum. Die Inflation wird laut IfW noch einige Zeit anhalten und die Kaufkraft der Konsumenten mindern. Im Verlauf des Jahres 2023 dürfte sich die negative Entwicklung der Wirtschaft im Euroraum jedoch allmählich ins Positive drehen.

Für Deutschland geht das IfW von einem Anstieg des BIP von 0,3% aus. Damit wurde die Prognose von September um einen Prozentpunkt angehoben, da die Energiepreise weniger stark gestiegen sind als erwartet und die Konjunktur damit weniger stark geschwächt wird. Der deutschen Wirtschaft steht laut IfW jedoch ein schwaches Winterhalbjahr 2022/2023 bevor, in dem die Wirtschaftsleistung leicht rückläufig sein wird. Aufgrund der starken Abhängigkeit in der Energieversorgung belastet die Energiekrise die deutsche Wirtschaft in besonderem Maße. Das wirkt sich wiederum negativ auf den privaten Konsum und die energieintensive Produktion aus. Die nicht energieintensive Produktion dürfte laut IfW indes noch bis weit ins Jahr 2023 von hohen Auftragspolstern und nachlassenden Lieferkettenproblemen gestützt werden.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2023;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 97 und 98, Dezember 2022.

2. Voraussichtliche Branchenentwicklung

Für 2023 rechnet die deutsche Leasingbranche mit einem voraussichtlich weiter verstärkten Wachstum. Der BDL begründet dies insbesondere mit der bereits begonnenen Transformation sowie der Möglichkeit, von der verstärkten Neuausrichtung des Kapitalstocks in Deutschland zu profitieren. Aufgrund der massiven staatlichen Investitionen für militärisches Equipment wird jedoch der Leasinganteil an Ausrüstungsinvestitionen voraussichtlich sinken.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet, dass der Pkw-Weltmarkt im Jahr 2023 wie auch im Vorjahr

um 4,0 % wächst. Damit würde das Gesamtvolumen auf 74,0 Mio. Einheiten ansteigen, jedoch auch im Jahr 2023 noch 8,0 % hinter dem Marktvolumen des Vorkrisenniveaus (2019) zurückliegen. Laut der Prognose des VDA dürfte der US-Light-Vehicle-Markt im Jahr 2023 um 4,0 % ansteigen. Für China, wo sich der Markt auch 2022 schon oberhalb des Vorkrisenniveaus befunden hat, prognostizieren die VDA-Experten für 2023 nur ein leichtes Wachstum um 3 Prozent. Europa dürfte um 5,0 % zulegen, für den deutschen Markt erwartet der VDA ein Marktwachstum von 2,0 % auf 2,7 Mio. Pkw. Infolge der schrittweisen Entspannung der Versorgungslage erwartet der VDA eine weitere Erholung der Pkw-Inlandsproduktion, die laut Prognosen um 6,0 % auf 3,7 Mio. Einheiten zulegen dürfte. Dieser Wert läge 20 Prozent unter dem Niveau des Vorkrisenjahrs 2019. Die Pkw-Auslandsproduktion dürfte mit der Fertigung von 10,3 Mio. Pkw ebenfalls um 6,0 Prozent steigen.

Anbieter von Fuhrparkmanagement-Dienstleistungen könnten nach Einschätzung von Allane auch unter angespannten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine gute Nachfrage verzeichnen, da Unternehmen insbesondere in diesen Situationen darauf angewiesen sind, ihren internen Aufwand und ihre Gesamtbetriebskosten des Fuhrparks zu senken. Durch das Outsourcing des Flottenmanagements profitieren sie von der Expertise der Dienstleister in Einkauf und Fahrzeugvermarktung sowie deren Wartungs- und Reparaturnetzwerken, während sie Personalressourcen schonen und sich auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

Quellen

BDL, Prognose über die Entwicklung der Leasing-Branche im Geschäftsjahr 2023, 7. Februar 2023.

VDA, „Industrie als Chance nutzen – Globale Relevanz durch strategische Industriepolitik absichern – Re-Globalisierung statt De-Globalisierung – Pkw-Weltmarktniveau bleibt weiter deutlich unter Vor-Coronakrisen-Niveau!“, 11. Januar 2023.

3. Voraussichtliche allgemeine Entwicklung

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, seine Position im Online-Direktvertrieb von Neuwagen sowie als Spezialist im Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten im Geschäftsjahr 2023 auszubauen.

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

bedürfnissen zu entsprechen und zu profitabilem Wachstum zurückzukehren.

Nachdem das Unternehmen im Geschäftsjahr 2022 bereits erste strategische Maßnahmen umgesetzt hatte, sind für das laufende Geschäftsjahr weitere geplant.

So plant die Allane Mobility Group u. a., ihr Angebot weiter auszubauen und dabei Trends wie Car-as-a-Service, Gebrauchtwagenleasing, Elektromobilität sowie modulare Services, insbesondere für unsere Geschäftskunden, zu berücksichtigen. Gleichzeitig werden auch Innovation und Kooperationen noch stärker in den Mittelpunkt rücken.

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

Weitere Wachstumsmöglichkeiten und Synergiemöglichkeiten könnten sich aus der Zusammenarbeit mit dem Mehrheits-eigentümer der Allane SE, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ergeben.

3.1 Geschäftsbereich Retail Leasing

3.1.1 Online Retail

Der Online Retail-Markt in Deutschland bietet dem Unternehmen ein attraktives Wachstumspotenzial. Allane erwartet, dass sich der Neuwagenvertrieb zunehmend auf Online-Kanäle verlagern wird. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in zahlreiche Studien (siehe „Chancenbericht“ in diesem Lagebericht) wider.

Die Allane Mobility Group hat sich als Ziel gesetzt, den Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden weiter zu erschließen. Weitere Marktanteile sollen insbesondere durch geeignete Marketingaktivitäten sowie über Kampagnen und Kooperationen gewonnen werden. Um zusätzliche Vertriebskanäle zu erschließen, prüft das Unternehmen zudem regelmäßig die Möglichkeit von Akquisitionen.

Die Allane Mobility Group 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. Zudem 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 fördern.

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

3.1.2 Captive Leasing

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

Im Geschäftsjahr 2023 will Allane die 2022 gestartete Kooperation mit Hyundai weiter ausbauen.

Die Allane Mobility Group arbeitet kontinuierlich daran, die Qualität des Leasingportals zu optimieren. Dafür wird das Unternehmen den Dialog mit den Händlern auch im Geschäftsjahr 2023 weiterhin intensiv pflegen.

3.1.3 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 das Unternehmen im Großkundensegment insbesondere darauf, die langjährigen Kundenbeziehungen zu stärken und die Bestandskunden durch individuelle Lösungen und eine anhaltend hohe Servicequalität zu überzeugen.

Allane beabsichtigt, das proaktive Vertragsmonitoring im Geschäftsjahr 2023 fortzusetzen und Laufzeit- und Lauf-

leistungsänderungen für Flottenkunden zu optimieren und flexibilisieren.

Zukünftig wird das Geschäftsfeld Flottenleasing unter der Marke „Allane Fleet“ auftreten. Ein Fokus von Allane Fleet wird auf dem Bereich der immer relevanter werdenden E-Mobilität liegen. So beabsichtigt das Unternehmen u. a., seine Kompetenzen in diesem Bereich deutlich zu erweitern, um Kunden künftig noch besser beraten und sie auf dem Weg in die E-Mobilität begleiten zu können. Zudem wird die Allane Mobility Group ihre Produktpalette im laufenden Geschäftsjahr einerseits erweitern und andererseits durch Relaunches bereits bestehender Produkte optimieren.

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

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

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

Langfristig soll sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität weiterentwickeln. Die Mobilitätsbedürfnisse von Arbeitnehmern haben sich in den letzten Jahren insbesondere in Großstädten deutlich gewandelt. Wenngleich der Dienstwagen voraussichtlich ein zentraler Bestandteil der Unternehmensmobilität bleiben wird, steigt die Nachfrage von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach flexiblen und individuellen Mobilitätsangeboten unter Einbindung aller Verkehrsmittel nach wie vor. 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. So entwickelt Allane z. B. kundenspezifische Mobilitätskonzepte, mit denen Unternehmen ihre Attraktivität am Arbeitsmarkt steigern und die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter besser erfüllen können.

In Zukunft wird der Geschäftsbereich Flottenmanagement unter der Marke „Allane Mobility Consulting“ auftreten.

4. Konzern-Finanzprognose 2023

Für das Geschäftsjahr 2023 erwartet der Vorstand einen Vertragsbestand in einer Bandbreite von 120.000 bis 150.000 Verträgen (2022: 115.900 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz in Höhe von 350 bis 400 Mio. Euro (2022: 385,4 Mio. Euro). Für das EBT erwartet der Vorstand einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag (2022: 12,8 Mio. Euro).

Diese Prognose berücksichtigt neben der operativen Geschäftsentwicklung im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres auch das hohe Zins- und Inflationsniveau sowie die erwartete allmähliche Normalisierung der Lieferbeschränkungen für Neuwagen und die Auswirkungen, die dies auf die Neu- und Gebrauchtwagenpreise haben kann. Darüber hinaus ist der Russland-Ukraine-Krieg auch nach einem Jahr noch nicht beendet und könnte möglicherweise zusätzliche Auswirkungen auf die europäischen Volkswirtschaften und den Automobilmarkt haben, wie in B.6 - Risiko- und Chancenbericht beschrieben. Die Allane Mobility Gruppe geht davon aus, dass der Markt durch die oben

genannten Faktoren weiterhin negativ beeinflusst wird. Durch zusätzliche Kooperationen im Geschäftsbereich Leasing, insbesondere im Geschäftsfeld Captive Leasing, erwartet das Unternehmen jedoch eine positive Entwicklung bei Neuverträgen und nutzungsabhängigen Umsätzen. Allane erwartet, dass sich die positive Geschäftsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2023 aufgrund der Dynamik der beschriebenen Kooperationen beschleunigen wird.

Gesamtaussage zur zukünftigen Entwicklung

Insgesamt wird das Geschäftsjahr 2023 weiterhin mit großen Unsicherheiten behaftet sein. Während die weitere Entwicklung der COVID-19-Pandemie und der Lieferengpässe in der Automobilindustrie derzeit eine positive Wendung nehmen, sorgen die hohe Inflationsrate und steigende Zinsen in Verbindung mit den geopolitischen Entwicklungen in der Ukraine für Unsicherheit auf der Pkw-Nachfrageseite. Um trotz der unsicheren exogenen Faktoren wieder auf Wachstumskurs zu kommen, hat die Allane Mobility Group im Jahr 2022 ihre Wachstumsstrategie *FAST LANE 27* vorgestellt. Die Strategie beinhaltet unter anderem die Implementierung des Geschäftsfeldes Captive Leasing als einen der Haupttreiber für zukünftiges Wachstum.

Aufgrund der soliden Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der oben genannten Entwicklungen blickt die Allane Mobility Gruppe mit Zuversicht in das Jahr 2023.

A.6 – Risiko- und Chancenbericht

1. Risikosituation

Als europaweit agierende Unternehmensgruppe ist die Allane Mobility Group 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)

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

Beide Geschäftsbereiche sind zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, da dadurch die Investitionsneigung und die Ausgabenbereitschaft 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 kann in diesen Phasen generell mit höheren Ausfallrisiken (z. B. Branchenrisiken und Adressenausfallrisiken) gerechnet werden. Eine Abschwächung der Gesamtkonjunktur könnte daher negative Folgen für die Nachfrage und die Rentabilität von Leasing- und Flottenmanagementprodukten haben.

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.

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

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

Makroökonomische Trends werden unter Berücksichtigung sowohl einer globalen als auch einer europäischen Perspektive analysiert. Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie veränderte den Kurs der Weltwirtschaft mit der Erwartung eines globalen Abschwungs: Die großen Ökonomen überprüften ihre Prognosen und Wachstumserwartungen radikal. Darüber hinaus begann Russland am 24. Februar 2022 mit einer umfassenden Land-, See- und Luftinvasion in der Ukraine, die auf militärische Einrichtungen und Städte im ganzen Land abzielte und nach wie vor verheerenden Folgen sowohl aus humanitärer als auch aus politisch-wirtschaftlicher Sicht hat.

So sank infolge des Kriegsausbruchs etwa das allgemeine Angebot. Durch die so entstandene Knappheit kam es zu einer drastischen Erhöhung der Preise. Dies führte weltweit zu einem signifikanten Anstieg der Inflation, welche die Zentralbanken mit einem Straffungskurs der Zinssätze zu bekämpfen versuchten.

Im Hinblick auf die Automobilwirtschaft waren in den letzten Monaten neben Lieferengpässen signifikant steigende Gebrauchtwagenpreise zu beobachten. Dies ist mit dem Substitutionseffekt infolge der anhaltenden Lieferkettenprobleme – erklärbar: Mangels Verfügbarkeit werden Neuwagen mit Gebrauchtwagen substituiert.

Ab September 2022 mehrten sich die Signale für eine Rezession der deutschen Wirtschaft. Dies ist hauptsächlich auf eine Verschlechterung der allgemeinen Versorgungsbedingungen, insbesondere jedoch der Energieversorgung, zurückzuführen. Die Bundesregierung hat mehrere unterstützende Maßnahmen beschlossen, um die finanzielle Situation von Privathaushalten und Unternehmen zu erleichtern. Dazu gehören u. a. ein subventioniertes Bahnticket sowie eine geplante Gaspreis- und Strompreisbremse, um das derzeitige Preisniveau der Energie- und Gaspreise zu senken und die finanzielle Belastung der privaten Haushalte und Unternehmen zu minimieren.

Das Geschäft der Allane Mobility Group unterliegt einer Vielzahl von Gesetzen und Regularien. Es besteht das Risiko, dass es Allane versäumt, alle gesetzlichen oder regulatorischen

rischen Anforderungen zu erfüllen oder rechtzeitig auf Änderungen des gesetzlichen oder regulatorischen Umfelds zu reagieren. Zusätzlich zu den im Konzern bestehenden Anforderungen nach dem Aktiengesetz (AktG) und dem Kreditwesengesetz (KWG) hat die Allane Mobility Consulting GmbH einen Antrag auf Erlaubnis zur Erlangung einer Konzession zur Durchführung des Zahlungsverkehrs nach Zahlungsdienstleistungsgesetz (ZAG) gestellt. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung läuft das ZAG-Lizenzantragsverfahren. Um sicherzustellen, dass offene Informationen, die von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungen (BaFin)/Bundesbank für die ZAG-Lizenzantrag angefordert werden, zeitnah eingereicht werden, hat die Allane Mobility Group ein Projektteam installiert und mit dieser Aufgabe betraut. Rückfragen und Auskunftsersuchen der BaFin/Bundesbank sind vor Abschluss des Erlaubnisverfahrens möglich. Daher ist das Datum der Genehmigungserteilung der ZAG-Lizenz nicht vorhersehbar.

Weiterhin wurde am 10. März 2023 der Konkurs der Silicon Valley Bank sowie am 19. März 2023 die Übernahme der Credit Suisse von der UBS bekannt. Im Geschäftsjahr 2022 unterhielt die Allane SE lediglich Geschäftsbeziehungen zur Credit Suisse, wobei diese keine wesentliche Rolle im Geschäftsbetrieb der Allane Mobility Group einnehmen, da über den gewöhnlichen Zahlungsverkehr keine weiteren Geschäftsbeziehungen wie Finanzierungen, Kreditlinien, Garantien oder Derivate mit der Credit Suisse bestehen. Vor Übernahme der Credit Suisse durch die UBS hatte die Allane SE bereits ein Risikomonitoring für die Geschäftsbeziehung mit der Credit Suisse etabliert und die liquiden Mittel im gewöhnlichen Zahlungsverkehr begrenzt. Für den Fall der zeitweisen oder vollständigen Einstellung des Geschäftsbetriebes wurden Vorkehrungen getroffen um den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb über Konten, die bei einer anderen namhaften europäischen Großbank unterhalten werden, aufrecht zu erhalten. Die Allane SE beobachtet die weiteren Entwicklungen sehr genau. Zum aktuellen Zeitpunkt ist auf Grundlage dieser initiierten Maßnahmen kein weiterer akuter Handlungsbedarf festzustellen. Auf Basis der Gegebenheiten konnte der Vorstand derzeit keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Allane Mobility Group feststellen.

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 Automobilleasing ein starker Preis- und Konditionenwettbewerb, der sich negativ auf die erzielbaren Margen auswirken kann. Diese Situation hat sich im Geschäftsjahr 2022 nicht verändert.

Die Allane Mobility Group fokussiert ihr 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 die Allane Mobility Group die Abhängigkeit des Geschäftserfolgs von dem unter Preisdruck stehenden reinen Finanzierungsleasing reduzieren. Zudem bietet die kontinuierliche Entwicklung neuer, zumeist internetbasierter Produkte die Chance, sich vom Wettbewerb zu differenzieren. Daneben bietet die Allane Mobility Group im Geschäftsfeld Retail Leasing insbesondere über ihre Webseiten [sixt-neuwagen.de](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de) attraktive Fahrzeugleasinglösungen für Privat- und Gewerbekunden an.

Neben dem Flottenkundengeschäft ist das Geschäftsfeld Retail Leasing mit Privat- und Gewerbekunden bereits von sehr großer Bedeutung und soll zukünftig weiter ausgebaut werden – wie auch das neue Geschäftsfeld Captive Leasing. Die damit verbundene Diversifizierung 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 von einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Produktangebot abhängig. Eine derartige Abhängigkeit besteht ebenso von Drittdienstleistern, bei denen beispielsweise Reifen, Versicherungen und Serviceleistungen sowie Reparaturarbeiten bezogen werden. Um 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 der Allane Mobility Group bei der Umsetzung der Geschäfts- und Risikostrategie und überwacht alle relevanten Risiken im In- und Ausland.

Die in der Allane SE etablierten Prozesse zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation der Risiken sowie die Regelung zur Aufbau- und Ablauforganisation orientieren sich an den von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) aufgestellten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk).

Die Allane SE hat im Berichtszeitraum die aus den MaRisk geforderten Maßnahmen zur Angemessenheit des Risikomanagements sowie die geforderten Maßnahmen zur Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation unter Berücksichtigung der Komplexität und des Umfangs der von der Gesellschaft eingegangenen Risiken berücksichtigt.

Die Allane SE hat - ohne Änderungen im Geschäftsjahr 2022 - die folgenden Gremien eingerichtet, die u. a. dem Risikomanagement, der Kontrolle und der Aufsicht dienen:

- Das **Risk Approval Committee (RAC)** ist das kollegiale Gremium, das den Vorstand in allen Risikomanagementfragen von Allane unterstützt und berät. Bei Genehmigungen, die durch den Vorstand oder den Aufsichtsrat erteilt werden, leistet das RAC Unterstützung, indem es die Genehmigung prüft und bewertet. Der Vorsitzende

des regelmäßig monatlich tagenden RAC ist der Chief Financial Officer (CFO).

- Das **Risk Control Committee (RCC)** ist als kollegiales Gremium für die Überwachung und Kontrolle der Risiken von Allane zuständig. Aufgaben des RCC sind es, eine wirksame Kontrolle der Risiken zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die Risiken im Einklang mit der vom Verwaltungsrat genehmigten Risikobereitschaft verwaltet werden, wobei stets eine ganzheitliche Sicht auf alle in der Risikokarte des Risikorahmens identifizierten Risiken ermöglicht wird. Der Vorsitzende des regelmäßig monatlich stattfindenden RCC ist der Chief Risk Officer (CRO).
- Das **Residual Value & Pricing Committee (RVPC)** ist ein Gremium, das für die Angemessenheit und Effizienz der Restwertfestsetzung von Allane verantwortlich ist. Der Vorsitzende des regelmäßig vierteljährlich stattfindenden RVPC ist der CRO.

Auf 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 prozess-unabhängigen Revision vorsieht. Hieraus abgeleitet können Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Verlagerung von Risiken initiiert werden.

Die Wesentlichkeit von Risiken wird jährlich oder bei Bedarf (z.B. bei der Einführung neuer Produkte oder Geschäftsbereiche) im Rahmen der Risikoinventur ermittelt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Risikosteuerung, die für die Risikoberichtserstattung – im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung – quartalsweise erstellt wird und alle wesentlichen Risiken der Gesellschaft enthält. Die Allane SE verfügt unter Berücksichtigung etwaiger ausgelagerter Prozesse über ein Risikosteuerungssystem zur Überwachung aller maßgeblichen Risikoposten, das sie kontinuierlich anhand der eigenen betriebswirtschaftlichen

Notwendigkeiten und in Orientierung an den Anforderungen einer börsennotierten Gesellschaft weiterentwickelt.

Für Ausfall-/Engagement-Risiken sowie andere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit hat die Allane SE eine angemessene Risikovorsorge getroffen. Dabei wird auch für kurzfristige Forderungen aus Leasing- und Full-Serviceleistungen sowie Fuhrparkmanagementleistungen zum Stichtag eine Risikovorsorge in Form einer Wertberichtigung auf die offenen Forderungen gebildet. Angrenzend werden die Kundenforderungen in Risikoklassen aufgeteilt auf die Wertberichtigungssätze basierend auf historischen Ausfällen angewendet.

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 Allane Mobility Group von einem externen Marktanbieter erhält. Die Restwertprognosen des externen Marktanbieters werden bei Bedarf auf Basis der internen Expertise (z.B. historische Mehrerlöse) angepasst.

Für Rechtstreitigkeiten bildet die Allane Mobility Group 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 Rückstellungen, Abschreibungen und Wertberichtigungen wurden in angemessener Höhe gebildet.

Als eine Reaktion auf die sich abzeichnende Rezession führte die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2022 ein zusätzliches Frühwarnsystem, das sog. *Internal Contingency Framework*, ein. Nach Ausbruch des Russland-Ukraine-Kriegs und dem damit einhergehenden starken Anstieg der Inflation sowie sich abschwächender konjunktureller Prognosen wurden Stresstests für die Risikotragfähigkeit berechnet. Diese Stresstests wurden, basierend auf den vorherrschenden Gegebenheiten, regelmäßig angepasst und beispielsweise um Szenarien eines dauerhaften Erdgaslieferstopps aus Russland ergänzt. Die Risikotragfähigkeit war in den Stresstests stets gegeben.

2.2 Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem für die (Konzern-) Rechnungslegung (Angaben gemäß §§ 289 Absatz 4, 315 Absatz 4 HGB)

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem für die Rechnungslegung des Konzerns und der Gesellschaft beinhaltet organisatorische Regelungen und fachliche Vorgaben zur Risikoabbildung in der Rechnungslegung. Im Hinblick auf finanztechnische Sachverhalte sind zudem allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im unternehmensinternen „Code of Conduct“ geregelt.

Wesentliche Elemente des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sind die klare und sachgerechte Funktionstrennung in der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse, die zentrale Rechnungslegungs- und Berichtsorganisation für alle in den Konzern einbezogenen Gesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Handbüchern, Prozessbeschreibungen und Konzernleitlinien, die Erfassung von Geschäftsvorfällen im „Vier-Augen-Prinzip“, die Implementierung von Qualitätssicherungsprozessen durch dezidierte regelmäßige Prüf- und Kontrollprozesse, die toolgestützt durch den IKS-Beauftragten nachgehalten werden, 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. Dieser Prozess wurde für die Rechnungslegung im Rahmen der Sarbanes-Oxley Act (SOX)-Zertifizierung von der Geschäftsführung bestätigt.

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. Risikosteuerungs- und -controlling-prozess

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 Risikocontrollings 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 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.

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 Überschreitung 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 (u.a. Risk Approval Committees) 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 der Allane Mobility Group Rückkaufzusagen abgeben, legt die Allane Mobility Group großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden ebenso wie die Leasing- und Flottenmanagementkunden einer regelmäßigen Bonitätsprüfung unterzogen.

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

Insbesondere im Falle einer freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist der Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts, vor allem in Deutschland, abhängig. Die von der Allane Mobility Group 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 Vermarktungserfahrungen 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. Ebenso beobachtet das Management die allgemeine politische Diskussion um die staatlichen Subventionierungsmaßnahmen für die Elektro- bzw. Hybrid-Antriebstechnologie und deren Auswirkungen auf das zukünftige Geschäft.

Die Werthaltigkeit des Bestands wird laufend mithilfe unterschiedlicher Instrumente wie beispielsweise Sensitivitätsanalysen durch zahlreiche Gremien überwacht. Angesichts der positiven Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise wird die gegenwärtige Situation als stabil angesehen.

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.

Die Allane Mobility Group 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.

Mit Blick auf das Zinsänderungsrisiko betrachtet die Allane SE den Barwertverlust, der dadurch entsteht, dass sich die Zinsstrukturkurve verändert. Neben dem Szenario einer Parallelverschiebung der Zinsstrukturkurve um bis zu 200 Basispunkte wird eine Reihe weiterer Zinsszenarien berechnet und im Risikobericht ausgewiesen – unterschieden nach steuerungsrelevanten und weiteren Szenarien. Dabei orientiert sich die Allane Mobility Group an den regulatorischen Bankenvorgaben. Zudem untersucht das Unternehmen regelmäßig, inwieweit sich Parallelverschiebungen der Zinskurve auf das Zinsergebnis auswirken (GuV-orientierter Ansatz).

3.3 Liquiditätsrisiko

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

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

Des Weiteren steht der Allane Mobility Group ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten (z. B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen), offen. Hiervon hat die Allane Mobility Group 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 Swappeschäfte 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 Geschäftsstrategisches Risiko

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

Die Geschäftsleitung steuert die strategischen Risiken mithilfe geeigneter Instrumente (z.B. einzelne Vertriebskanäle und Marketing), wobei die Überwachung durch das (Risiko-)Controlling erfolgt.

3.5 Operationelles Risiko

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

Zur Steuerung von operationellen Risiken verfolgt die Allane Mobility Group einen dezentralen Ansatz, in dessen Rahmen 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 die Allane Mobility Group 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 der Allane Mobility Group 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 die Allane Mobility Group 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.

Das Prozessrisiko ist das Risiko von Verlusten, die durch unangemessene Prozesse auftreten. Der jeweilige Prozessverantwortliche hat die ordnungsgemäße Prozessausführung sicherzustellen. Überwacht werden diese Risiken mittels organisatorischer Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen. Maßnahmen, die dazu dienen Fehler zu verhindern, sind sowohl in der Aufbau- als auch der Ablauforganisation der Allane SE integriert und gewährleisten ein vorgegebenes Sicherheitsniveau. Als prozessunabhängige Institution

überprüft die interne Revision regelmäßig die eingesetzten Prozesse und angewandten Methoden. Dazu nutzt sie einen risikoorientierten Prüfungsansatz, sowohl hinsichtlich der Konformität mit gesetzlichen bzw. regulatorischen Vorschriften als auch bezüglich der Einhaltung von Konzernvorgaben.

Für die Abwicklung des Leasing- und Flottenmanagementgeschäfts 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 sogar 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 die Allane Mobility Group 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 die Allane Mobility Group. 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. Die Allane Mobility Group beugt diesen Risiken durch verstärktes Engagement in Ausbildung und Fortbildung, Verankerung der Personalförderung in der Unternehmenskultur sowie durch den Einsatz von Anreizsystemen vor.

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group ist verbunden mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen. Dies ist zu großen Teilen nur unter Einsatz standardisierter Vereinbarungen möglich, die entsprechend in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Schon geringfügige Formulierungen Ungenauigkeiten oder

Änderungen in den rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können demzufolge erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben. Die Allane Mobility Group wirkt den hieraus resultierenden Risiken durch ein Vertragsmanagement unter Einbeziehung von Rechtsexperten und vielfältige Systemkontrollen entgegen.

Weitere regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken die mit der Geschäftstätigkeit als Finanzdienstleistungsinstitut einhergehen, werden durch eine MaRisk-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 in der Vergangenheit ausgelagerte IT-Administration wurde im Rahmen des IT-Carve-out-Projekts erfolgreich in die Allane Mobility Group eingegliedert.

Nachhaltigkeitsrisiken haben ökologische, soziale und auf die Unternehmenssteuerung bezogene Aspekte. Sie wirken als Risikotreiber auf andere Risikoarten (wie etwa Kreditrisiken oder operationelle Risiken) und gelten nicht als eigene Risikoart, sondern als Sekundärrisiko. Bereits bei den „etablierten“ Risikoarten berücksichtigt die Allane Mobility Group Nachhaltigkeitsrisiken. Unter Beachtung der aktuellen gesellschaftlichen, ökonomischen und regulatorischen Entwicklungen arbeitet das Unternehmen an der weiteren Integration von Nachhaltigkeitsrisiken in die Prozesse des Risikomanagements und Risikocontrollings, z.B. in Form einer Überwachung des Risikoappetits.

3.6 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 Allane Mobility Consulting GmbH ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, da zwischen der Allane SE und ihrer Beteiligung seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag besteht.

Erwirtschaftete Verluste der Allane Mobility Consulting GmbH hätten eine unmittelbare Auswirkung auf die Ertragslage der Allane SE.

Das Risikomanagement- und Risikocontrollingsystem der Allane Mobility Consulting GmbH ist größtenteils aufgrund des bestehenden Auslagerungsvertrages auf die Allane SE ausgelagert. Die bei der Allane SE anzuwendenden Risikomethoden und -verfahren werden gleichermaßen für die Allane Mobility Consulting GmbH verwendet. Insofern ist die Allane Mobility Consulting GmbH eng in die Risikosteuerungs- und Risikoüberwachungsprozesse der Allane SE eingebunden. Dadurch sollen negative Risiko- und Ertragsentwicklungen 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. Im Geschäftsjahr 2022 wurde das System weiter geschärft. Alle aufgeführten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig analysiert, dokumentiert, und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkung bewertet. Vorstand und Aufsichtsrat werden über das Ergebnis informiert, um im Bedarfsfall notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

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

Die Allane Mobility Group hat sicherzustellen, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügt, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die ein wesentlicher Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichtswesens der Allane SE ist, wird demzufolge der unerwartete Verlust zu einem Konfidenzniveau in Höhe von 99,95 % aus den als wesentlich eingestufteten Risiken der zur Verfügung stehenden Risikodeckungsmasse gegenüberge-

stellt. Die Risikotragfähigkeit ist dann gegeben, wenn die wesentlichen Risiken laufend durch eine entsprechende Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können. Zum Stichtag 31. Dezember 2022 weist die Allane SE ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko), Liquiditäts- und operationelles Risiko sowie Beteiligungsrisiko in Höhe von 172 Mio. Euro aus.

Die wesentlichen Risikoarten verteilen sich zum 31. Dezember 2022 im Einzelnen wie folgt:

Risikoart in Mio. Euro	Risikoanteil am Gesamtrisiko	
	2022	2021
Restwertrisiko	76,9	72,3
Adressenausfallrisiko	34,9	45,6
Zinsänderungsrisiko	20,5	5,2
Operationelles Risiko	10,5	11,7
Beteiligungsrisiko	9,1	2,1
Liquiditätsrisiko	0,1	0,1
Geschäftsstrategisches Risiko ¹	20,2	13,7
Gesamtrisiko	172,2	150,7

¹ Für das Geschäftsjahr 2021 ist hier die Summe der sonstigen Risiken angegeben

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

Das Restwertrisiko-Modell wurde im Rahmen der Weiterentwicklung der Risikocontrollingansätze auf den Gruppenstandard umgestellt. Dabei generiert das neue Modell eine Verlustverteilung mittels Monte-Carlo-Simulation auf Basis der in der Vergangenheit realisierten Verluste im Wiedervermarktungsprozess von zurückgegebenen Fahrzeugen.

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.

Das Interne Kapital (Risikodeckungspotenzial) gemäß dem Substanzwert-Ansatz beträgt 329,1 Mio. Euro. Daraus ergibt sich eine Deckung der wesentlichen Risiken von rund 172% (inkl. Managementpuffer). Im gesamten Berichtszeitraum war die Risikotragfähigkeit sowohl auf Gesamtrisiko- als auch auf Risikoartenebene jederzeit sichergestellt. Limit-Überschreitungen wurden nicht festgestellt.

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

Innerhalb der Risikotragfähigkeitsrechnung wurden zum 31. Dezember 2022 folgende Arten von Stresstests berücksichtigt:

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

Die einzelnen Szenarien werden dabei aus hypothetischen und historischen Ereignissen abgeleitet und sind an die aktuelle Wirtschaftsentwicklung angepasst. Die im Geschäftsjahr 2022 durchgeführten Stresstests haben ergeben, dass die Risikotragfähigkeit der Allane Mobility Group im Berichtszeitraum sichergestellt war.

Neben der Darstellung der Risikotragfähigkeitsrechnung werden verschiedentliche Risikoappetit-Metriken zur Abbildung der Dimensionen Solvabilität, Ergebnisvolatilität, Konzentrationen, Liquidität sowie nicht-finanzielle Risiken berechnet. Diese Metriken dienen der Risikofrüherkennung. Die Risikoappetit-Metriken werden laufend durch verschiedene Risikogremien überwacht.

Durch die zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation sieht sich die Allane Mobility Group im Hinblick auf die sich abschwächende Coronakrise sowie die schwebende Energiekrise für die Überwachung und Steuerung der Allane Mobility Group angemessen aufgestellt. Die Risikosituation der Gesellschaft ist seit Beginn der Pandemie im März 2020 stabil geblieben.

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

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 die Allane Mobility Group das Gesamtrisiko sowie ihr Risikoprofil 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.

5.1 Marktchancen

Chancen durch die allgemeine Konjunkturerwicklung

Die Allane Mobility Group ist in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und dabei vor allem in Deutschland abhängig. Eine verbesserte

Wirtschaftslage kann zu 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.

Die Allane Mobility Group betreibt den wesentlichen Anteil ihres Geschäfts in Deutschland. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg im Jahr 2022 laut Destatis preisbereinigt um 1,9 %. Für Verbraucher haben sich die Preise im Jahr 2022 laut Destatis durchschnittlich um 7,9 % im Vergleich zum Vorjahr erhöht, für das Jahr 2023 geht der Sachverständigenrat von einer Preisinflationsrate von 7,4 % aus. Laut dem Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) wurden im Jahr 2022 insgesamt 2,7 Mio. Pkw neu zugelassen, was einem Anstieg von etwa 1 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Für 2023 erwartet das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) einen BIP-Anstieg von 2,2 %. Das könnte auch die Nachfrage nach neuen Pkw beleben.

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2023 bezieht die Allane Mobility Group die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturerwicklung ein. Diese Einschätzungen werden im Prognosebericht dargestellt. Sollte sich die Konjunktur besser als prognostiziert entwickeln, könnte dies die Nachfrage nach den Produkten und Services der Allane Mobility Group erhöhen.

Quellen

Destatis, Pressemitteilung Nr. 020, 13. Januar 2023;
VDA, Deutscher Pkw-Markt 2022: Leicht über Vorjahresniveau, 4. Januar 2023;
Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 2022/23, Dezember 2022;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 97, Dezember 2022.

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 Trend 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.

2022 verbuchte die Leasing-Branche laut vorläufiger Prognosen des BDL ein leichtes Wachstum des Neugeschäfts von 1,0 % (exkl. Mietkauf) bzw. 4,0 % (inkl. Mietkauf). Die Entwicklung resultiert hauptsächlich aus einem Aufholer-Effekt im vierten Quartal 2022, das von einer Abschwächung

der Lieferkettenproblematik und der verstärkten Auslieferung von Produkten, insbesondere Pkw, profitiert hatte.

Der Sachverständigenrat prognostiziert für 2023 eine verhaltene Steigerung der Ausrüstungsinvestitionen um 2,1 % (2022: 1,6 %). In seinem Jahresgutachten geht er davon aus, dass sich die Produktion 2023 ausweiten wird. Gründe dafür sind der hohe Auftragsbestand des Verarbeitenden Gewerbes und sich allmählich entspannende Lieferengpässe. Angesichts schlechterer Produktionsbedingungen, erhöhter Unsicherheit und der gesamtwirtschaftlichen Abkühlung geht der Sachverständigenrat jedoch davon aus, dass die Ausrüstungsinvestitionen noch weit unterhalb ihres vorpandemischen Niveaus liegen werden.

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

Quellen

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 2022/23, Dezember 2022;
BDL, Der deutsche Leasingmarkt 2020, 18. Juni 2021;
BDL, Leasing in Deutschland und Europa, bdl.leasingverband.de, Stand: 13. Februar 2023;
BDL, Erste Prognose für den Geschäftsverlauf der Leasing-Branche 2022, 7. Februar 2023;

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 Nachwirkungen der COVID-19-Pandemie weiter beschleunigt werden. Insbesondere die Entwicklung der Elektromobilität könnte durch die in jüngster Vergangenheit nochmals deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise und Debatten über mögliche Förderungen positiv beeinflusst werden. Weitere Informationen dazu sind in Unterpunkt „Chancen durch Innovationen“ enthalten.

Leasinganbieter wie die Allane SE können von den aktuellen und künftigen Entwicklungen profitieren, indem sie entsprechende Produkte und Services für die E-Mobilität entwickeln bzw. weiterentwickeln.

Laut Dataforce ist das Fahrzeugleasing bei den gewerblichen Flotten in Deutschland „nicht wegzudenken“. Demnach war im Jahr 2021 rund die Hälfte der Pkw und Transporter 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 weiter etabliert. Nach Angaben von LeasingMarkt.de befand sich der Anteil des Privatleasings im Jahr 2022 mit rund 55 % auf einem Rekordhoch und lag 1,7 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

Die Allane Mobility Group kann insbesondere mit seinem Leasingangebot auf sixt-neuwagen.de von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, weil die Online-Plattform Privatkunden unter anderem ermöglicht, Leasingwagen – sowohl mit Verbrennungsmotoren als auch mit alternativen Antrieben – zu konfigurieren und digital zu bestellen. Zusätzlich bieten sich Chancen im Captive Leasing Geschäft durch die von Allane selbst entwickelte Plattform „Allease“. Das Tool ermöglicht es Herstellern, Leasingangebote für Fahrzeuge über ihr eigenes Händlernetzwerk an Kunden zu vermarkten.

Quellen

Leasingmarkt.de, So least Deutschland, Leasing-Rückspiegel 2022; McKinsey, Can the automotive industry scale fast enough?, 12. Mai 2022; Dataforce, Leasing: immer noch das Maß der Dinge?, 29. November 2021; Dataforce, Einblick Leasing- Studie 2022, November 2022; BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 7. Dezember 2021.

5.2 Wettbewerbschancen

Wachstum durch Markenunabhängigkeit

Als herstellernunabhängige Leasinggesellschaft bieten sich der Allane Mobility Group wesentliche Wettbewerbsvorteile gegenüber herstellergebundenen Leasinggesellschaften. Zudem verfügt das Unternehmen über ein großes Know-how in Bezug auf die Einschätzung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen und die Gebrauchtwagenvermarktung. Allane betreibt Geschäftsmodelle, die bereits auf künftige Kundenanforderungen ausgerichtet wurden, zum Beispiel durch markenübergreifendes Full-Service-Leasing und Direktvertrieb.

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

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

Quellen

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

Beschleunigtes Wachstum durch Akquisitionen

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel, die Expansion vorrangig durch organisches Wachstum voranzutreiben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, das Wachstum des Konzerns durch Akquisitionen – etwa von anderen Anbietern oder Leasingportfolien – zu beschleunigen. Vor diesem Hintergrund 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 der Allane Mobility Group an.

Wachstum durch Internationalisierung

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

Im Rahmen seiner Strategie *FAST LANE 27* plant das Unternehmen, künftig vermehrt auch über Internationalisierung zu wachsen. Dafür sieht Allane es vor, die Kooperation mit Hyundai im Geschäftsfeld Captive Leasing 2023 weiter auszubauen und die Zusammenarbeit mit KIA, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts noch in der Testphase befindet, auszuweiten.

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 immer 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.

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

Nach Angaben von Dataforce hat die Nutzung von Serviceleasingverträgen vor allem in mittleren Fuhrparks mit 10 bis 49 Pkw 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 die Allane Mobility Group, 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 darstellen. 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 Retail Leasing ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zweite Privatleasingvertrag Servicekomponenten. In den kommenden Jahren werden diese Services McKinsey zufolge weiter an Bedeutung gewinnen.

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

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

Quellen

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

Marketingkampagnen und -kooperationen als Wachstumstreiber

Allane nutzt in den Geschäftsfeld Retail Leasing Marketingkampagnen, um die Bekanntheit der Online-Plattformen sixt-neuwagen.de und autohaus24.de zu erhöhen und die Zahl der Vertragsabschlüsse zu steigern. Marketingaktionen können sowohl in Kooperation mit einem Marketingpartner als auch komplett eigenständig über die eigenen Marken abgebildet werden.

Wachstum durch Wiedervermarktung

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen bietet Leasinganbietern die Chance, eine führende Position auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erlangen. In Deutschland ist dieser Markt bis zum Vorkrisenjahr 2019 kontinuierlich gewachsen, verzeichnete 2020 und 2021 jedoch Rückgänge in Höhe von 1,1 % bzw. 3,4 %. Wenngleich die Zahl der Besitzumschreibungen laut dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) im Jahr 2022 um 15,8 % auf 5,6 Mio. Einheiten zurückging, ergibt sich aus der aktuellen Situation am Gebrauchtwagenmarkt für Allane dahingehend eine Chance, dass die Preise deutlich gestiegen sind. So kostete ein Gebrauchtwagen im Jahr 2022 laut ADAC im Durchschnitt 19 % mehr als im Vorjahr. Für 2023 rechnet der DAT mit 6,2 Mio. Besitzumschreibungen.

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

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells von Allane und erfolgt insbesondere über die konzernerneigene Online-B2B-

Auktionsplattform sowie über lokale Gebrauchtwagenstandorte. Im Rahmen der Konzernstrategie werden seit dem Geschäftsjahr 2018 auch vermehrt internationale Händler an die Plattform angeschlossen, um die Vermarktung von Leasingrückläufern ins Ausland zu intensivieren und die Abhängigkeit vom deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu reduzieren. Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist es, durch eine aktive Risikosteuerung zur Verbesserung des Rendite-Risiko-Profiles der Allane Mobility Group beizutragen. Derzeit betreibt Allane drei eigene Standorte in Deutschland für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen.

Quellen

Statista, Umsatz auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2020, statista.de, Stand: 8. Februar 2023
 DAT, So wird der Automarkt 2023, 7. Dezember 2022;
 ZDK, Jahresendralle im PKW-Markt, 4. Januar 2023;
 ADAC, Hohe Gebrauchtwagenpreise: Wie man an ein günstiges Auto kommt, 20. Januar 2023;
 KBA, Jahresbilanz 2020, Stand: 13. Februar 2023;
 KBA, Jahresbilanz 2021, Stand: 13. Februar 2023.

Wachstum durch Digitalisierung

Im Jahr 2021 haben 22 % der befragten Kunden ein Fahrzeug online gekauft, im Jahr 2020 waren es 9 %. Laut MHP zeigt diese Entwicklung „eine klare Tendenz zur steigenden Attraktivität des Online-Kaufes von Fahrzeugen“.

Diese Veränderung des Nutzerverhaltens kann sich positiv auf das Geschäftsmodell der Allane Mobility Group auswirken, da der Konzern mit sixt-neuwagen.de, autohaus24.de sowie „Allease“ verschiedene Online-Plattformen betreibt, die auf die oben beschriebenen Bedürfnisse ausgerichtet sind.

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. So stufen 57 % der befragten Kunden die persönliche Beratung beim Online-Kauf als „wichtig“ bzw. „sehr wichtig“ ein. Damit ist die Bedeutung im Vergleich zur MHP-Studie aus dem Jahr 2020 unverändert hoch geblieben. Der Großteil derer, die bereits ein Fahrzeug im Internet gekauft haben (52 %),

würde den Autokauf auch zukünftig online bevorzugen. Demnach geht MHP davon aus, dass die Befragten mit dem Online-Kauf zufrieden waren.

Wenngleich nach MHP aus Kundensicht meist eine klare Tendenz besteht, wo die Phasen der Customer Journey stattfinden sollen, ist keine absolute Zuordnung zu off- oder online möglich. Daher kann die Erwartungshaltung aller Kunden in jeder Phase nur durch ein Angebot von Online- und Offline-Touchpoints abgedeckt werden.

Die Allane Mobility Group hält mit ihren digitalen Plattformen sixt-neuwagen.de, autohaus24.de und „Allease“ sowie durch verschiedene Handelsstützpunkte (autohaus24) sowohl Online- als auch Offline-Touchpoints bereit, um das Kundenerlebnis optimal an die verschiedenen Bedürfnisse anpassen zu können. Zudem bietet das Unternehmen individuelle digitale Kundenservices, wie z. B. die Werkstattsuche auf der Allane-Website, an. Im Firmen- wie auch im Privat- und Gewerbekundengeschäft führt Allane regelmäßig Kundenbefragungen durch und leitet aus den Ergebnissen entsprechende Maßnahmen zur Optimierung des Kundenservices ab.

Quellen

Capgemini, From Financial Services Provider to Mobility Powerhouse, September 2020;
 MHP, Online Car Sales Studie 2023, Februar 2023.

5.3 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 gewinnen zusätzlich zur 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. So rücken die Aspekte Transparenz, Individualität und Komfort in allen Geschäftsfeldern immer stärker in den Fokus.

Die Allane Mobility Group misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Geschäft mit Firmenkunden sollen Leasing- und Verwaltungsprozesse vermehrt mit Hilfe von Reportings und Apps optimiert werden. Im Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden wird der Leasingprozess unter anderem durch einen

Online-Konfigurator und digitale Bestellschritte erleichtert. Allane entwickelt die bestehenden Tools in regelmäßigen Abständen weiter und prüft kontinuierlich Möglichkeiten, weitere Online- und Mobile-Lösungen einzuführen.

Elektromobilität als Wachstumsmarkt

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 Ladefrastrukturen, neue Batterietechnologien sowie höhere Leistungen und Reichweiten. In Europa spielen insbesondere auch Faktoren wie Regulierungen, CO₂-Vorgaben und staatliche Fördermaßnahmen eine wichtige Rolle.

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 den Wandel im Jahr 2030 mit einem Marktanteil von 75 % bei E-Autos – gemessen an allen neu zugelassenen Pkw – anführen wird, vor dem in absoluten Zahlen größten E-Automarkt China (70 %) und den USA (65 %). Damit könnte in der Europäischen Union 2030 jeder vierte Pkw auf den Straßen bereits einen elektrischen Antrieb haben. Das wären insgesamt mehr als 70 Mio. Fahrzeuge. 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, wobei der Fahrzeugbestand dies noch nicht in gleichem Maße widerspiegelt. Fahrzeuge mit Elektroantrieb verzeichnen jedoch einen deutlichen Zuwachs bei den Neuzulassungen. Laut dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) lag der Anteil von Pkw-Neuzulassungen mit elektrischem Antrieb im Jahr 2022 bei 31,4 % an allen Pkw-Neuzulassungen. Das entspricht einem Anstieg von 5,4 Prozentpunkten im Vorjahresvergleich.

Auch im Bereich Leasing gewinnt E-Mobilität laut LeasingMarkt.de immer mehr Relevanz: Im Jahr 2022 hat sich fast ein Drittel der Leasingnehmer für ein E-Auto entschieden. Das entspricht einem Zuwachs von 4,5 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr.

Auch in den Fuhrparks am deutschen Flottenmarkt wächst das Interesse an alternativen Antrieben laut Dataforce stetig. Plug-In Hybride und reine Elektro-Pkw (BEV) erreichten im Jahr 2022 einen Anteil von 34 % am Flottenmarkt. Die BEVs erzielten dabei mit einem Anstieg um 16,6 % gegenüber dem Vorjahr das größte Wachstum und werden in Zukunft die größere Bedeutung einnehmen.

McKinsey geht davon aus, dass sich die weltweite Nachfrage nach E-Fahrzeugen zwischen 2021 und 2030 versechsfachen wird, wobei der jährliche Absatz in diesem Zeitraum von 6,5 Millionen auf rund 40 Millionen Einheiten steigen dürfte.

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

Quellen

McKinsey, Drei Viertel der Neuwagen in Europa fahren 2030 elektrisch, 6. September 2021;
Leasingmarkt.de, So least Deutschland, Leasing-Rückspiegel 2022;
PwC, Digital Auto Report 2021 – Volume 1, August 2021;
KBA, Pressemitteilung Nr. 03/2023, 16. Januar 2023;
Dataforce, Bilanz 2022: Dank eines starken Endsprints und Vorzieheffekten doch ein Plus für den deutschen Pkw-Markt, 20. Januar 2023.

5.4 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 Verlauf des Geschäftsjahres 2023 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 der Allane Mobility Group haben.

In Bezug auf Wettbewerbschancen besitzt die Allane Mobility Group aufgrund ihrer Markenunabhängigkeit und ihrer frühzeitigen Positionierung im Online-Direktvertrieb von Leasingneuwagen ein konkurrenzfähiges Geschäftsmodell, das die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse von Kun-

den 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 ihrer Online-Auktionsplattform und dem Ausbau ihrer Gebrauchtwagenstandorte ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, von dem kontinuierlichen Wachstum des Gebrauchtwagenmarktes zu profitieren.

Die Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios ermöglicht es der Allane Mobility Group, das Wachstumspotenzial im Bereich der Digitalisierung zu nutzen. Die

Digitalisierung des Geschäftsmodells soll 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 Großaktionär, die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft versetzt die Allane Mobility Group in die Lage, ihre Strategie weiterhin erfolgreich fortzusetzen und 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 2022 der Banco Santander S.A. enthalten ist. Die Banco Santander S.A. ist der beherrschende 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 2022 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 2022 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 2022 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 2022 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 der Allane Mobility Group. Sie übernimmt zentrale Führungsaufgaben und ist für die strategische und finanzielle Steuerung des Konzerns verantwortlich. Gleichzeitig agiert die Allane SE auch als operativ tätige Gesellschaft für das Leasinggeschäft in Deutschland. In dieser Funktion ist die Allane SE wesentlich für die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie die Chancen und Risiken der Allane Mobility Group verantwortlich. Die voranstehenden Erläuterungen im Wirtschaftsbericht der Allane Mobility Group 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 (RechKredV) sowie ergänzend nach den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und ist Grundlage für die von der Hauptversammlung zu beschließende Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr.

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

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

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit RechKredV und den IFRS ergeben sich vor allem in den nachfolgend dargestellten Sachverhalten: Zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge, die aus dem Leasingvertrag 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 der Allane Mobility Group überein und werden im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Wie im zusammengefassten Lagebericht für die bedeutsamen finanziellen Leistungsindikatoren nach IFRS dargestellt, blieb das Geschäftsjahr 2022 bezogen auf den Vertragsbe-

stand unter den im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen. Der operative Umsatz hingegen erfüllte die dargelegte Prognose. Der Vertragsbestand wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits im Juli 2022 angepasst. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit übertraf im Geschäftsjahr 2022 die Erwartungen. Trotz der wachsenden Inflationsrate, dem steigenden Zinsniveau sowie der Unsicherheiten aus dem Russland-Ukraine-Krieg, hat die Allane SE eine solide Basis, wie die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zeigt.

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

Aus dem operativen Leasinggeschäft erzielte die Allane SE im Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis (Leasingerträge abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 225,2 Mio. Euro (2021: 224,0 Mio. Euro). Daneben führten Zinserträge und -aufwendungen saldiert zu einer Belastung von 3,4 Mio. Euro (2021: Belastung von 4,8 Mio. Euro). Demgegenüber standen im Wesentlichen Personal- und Verwaltungsaufwendungen von 78,1 Mio. Euro (2021: 77,9 Mio. Euro) sowie Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf Leasingvermögen, von 143,6 Mio. Euro (2021: 147,2 Mio. Euro). Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere durch Aufbau von Personalressourcen sowie allgemeinen Gehaltsanpassungen gegenüber dem Vorjahr.

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit betrug im Jahr 2022 5,8 Mio. Euro (2021: 1,5 Mio. Euro). Die Gesellschaft weist einen Jahresüberschuss von 2,9 Mio. Euro (2021: 2,6 Mio. Euro) und unter Hinzunahme eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr sowie abzüglich der Einstellung in andere Gewinnrücklagen einen Bilanzgewinn von 23,3 Mio. Euro aus (2021: 23,1 Mio. Euro).

Wesentliches Vermögen der Allane SE besteht zum Stichtag 31. Dezember 2022 aus Leasingvermögen in Höhe von 881,7 Mio. Euro (2021: 894,6 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 2022 auf 42,9 Mio. Euro (2021: 38,8 Mio. Euro), darin enthalten sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 28,2 Mio. Euro (2021: 24,4 Mio. Euro) sowie sonstige Forderungen in Höhe von 14,7 Mio. Euro (2021: 14,4 Mio. Euro).

Die Forderungen an Kreditinstitute belaufen sich auf 1,1 Mio. Euro (2021: 0,5 Mio. Euro). Die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 227,3 Mio. Euro (2021: 240,1 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen. Hierin sind insbesondere die Forderungen gegenüber der Isar Valley von 54,3 Mio. Euro (2021: 82,2 Mio. Euro) zu erwähnen. Diese bestehen zum überwiegenden Teil aus dem Sub-Loan im Rahmen der ABS Transaktion. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Amortisationsphase der ABS Transaktionen zurückzuführen. Folglich wurden im Geschäftsjahr 2022 das, mit Neuverträgen in Verbindung stehende, Leasingvermögen vorwiegend über Darlehen der Santander Consumer Bank AG finanziert.

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

Insgesamt sind im Eigenkapital 195,3 Mio. Euro (2021: 193,7 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Verbindlichkeiten sind Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 353,8 Mio. Euro (2021: 550,4 Mio. Euro). Die Sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten neben den Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen in Höhe von 26,3 Mio. Euro (2021: 21,5 Mio. Euro) im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley im Rahmen der ABS Transaktion in Höhe von 300,3 Mio. Euro (2021: 496,7 Mio. Euro). Die Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley sind im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen generellen Finanzierungsbedarf zurückgegangen. Des Weiteren bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 539,7 Mio. Euro (2021: 122,7 Mio. Euro). Der Anstieg ist insbesondere auf die Rückzahlung der in 2018 begebenen Anleihe in Höhe von 250 Mio. Euro zurückzuführen. Die Refinanzierung der Anleihe erfolgte über langfristige Darlehen. Die anderen Rückstellungen fielen auf 24,8 Mio. Euro (2021: 28,8 Mio. Euro) an. Wesentlicher Grund dafür sind niedrigere Rückstellungen für ausstehende Rechnungen. Weiterhin wurden in den anderen Rückstellungen, Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 3,5 Mio. EUR ausgewiesen. Das ist im Wesentlichen auf gegen die Allane SE geführte Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der ersten und zweiten Instanz zurückzuführen. 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 0,9 Mio. Euro, die nicht in den Rückstellungen erfasst wurde.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,09 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat sowie die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung würde sich eine Ausschüttung von 1,9 Mio. Euro (2021: 1,2 Mio. Euro) ergeben. Dies entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von knapp 21 % (2021: 21 %).

Chancen, Risiken und Prognose

Als Muttergesellschaft und operative Leasinggesellschaft bestimmt die Allane SE maßgeblich die Chancen und Risiken der Allane Mobility Group. Insoweit wird auf die Gesamtbewertung im Risiko- und Chancenbericht der Allane Mobility Group hingewiesen. Auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung hat die Allane SE einen wesentlichen Einfluss auf die Allane Mobility Group. Die Allane SE betreibt das konzernweite Risikomanagementsystem sowie das interne Kontrollsystem und ist damit wesentlicher Bestandteil davon.

Die Allane SE erwartet für das Geschäftsjahr 2023 eine Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Allane SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der Allane Mobility Group nach IFRS) innerhalb einer Spanne von 30 bis 60 % (2022: 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 der Allane Mobility Group 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 Unternehmenskommunikation. Der Aufsichtsrat und der Vorstand berichten an dieser Stelle gemäß §§ 289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE ir.allanemobility-group.com in der Rubrik »Corporate Governance« abrufbar.

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

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

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 am 2. März 2023 die nachfolgende Entsprechenserklärung abgegeben:

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft haben die letzte Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG am 22. Februar 2022 und eine Aktualisierung der Entsprechenserklärung am 18. Mai 2022 abgegeben. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 22. Februar 2022, die am 18. Mai 2022 aktualisiert wurde, hat die Allane SE (die „**Gesellschaft**“) den Empfehlungen des am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (nachfolgend der „**Kodex 2020**“) mit den nachfolgenden Ausnahmen entsprochen und entspricht derzeit und künftig den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend der „**Kodex 2022**“) mit folgenden Ausnahmen:

- Die Erklärung zur Unternehmensführung enthält keine Angaben zur Vorgehensweise für eine langfristige Nachfolgeplanung in Bezug auf den Vorstand (Ziffer B.2 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft verfügt aufgrund ihrer Einbindung sowohl in den Hyundai- als auch in den Santander Konzern über Zugang zu international erfahrenen und hochqualifizierten Führungspersönlichkeiten, weshalb die Gesellschaft der Auffassung ist, dass eine Berichterstattung über die Vorgehensweise zur langfristigen Nachfolgeplanung den Informationsinteressen der Aktionäre und Anleger nicht förderlicher ist.
- Aktuell gehört dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mit Herrn Norbert van den Eijnden in Abweichung von Ziffer C.7 Satz 1 Kodex lediglich ein Mitglied an, das nach der Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist. Aus Sicht der Gesellschaft beeinträchtigt dies nicht die ordnungsgemäße und sorgfältige Aufgabenwahrnehmung durch den Aufsichtsrat und seine Mitglieder.
- Als Vorstandsmitglied der Santander Consumer Bank AG ist der Aufsichtsratsvorsitzende abweichend von Ziffer C.10 Satz 1 Kodex 2022 nicht unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass dies keine Beeinträchtigung der effektiven Wahrnehmung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden bedeutet.
- Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Effizienz seiner Arbeit und Aufgabenerfüllung, sieht aber davon ab, in der Erklärung zur Unternehmensführung zu berichten, ob und wie eine Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat durchgeführt wurde (Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022). Hierzu ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die aktuelle Struktur des Aufsichtsrats keinen Komplexitätsgrad hat, welcher eine Berichterstattung zur Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung in Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022 erfordern würde.
- Der Bericht des Aufsichtsrats enthält keine Angaben zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer D.11 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Berichterstattung zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine wesentlichen Informationen für Aktionäre oder Anleger darstellt.
- Der Aufsichtsrat entscheidet bei Bestellungen von Mitgliedern des Vorstands oder Vorschlägen von Kandidaten zur Wahl des Aufsichtsrats im Einzelfall, inwieweit er das Alter von Kandidaten berücksichtigt. Denn der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Festlegung einer allgemeinen Altersgrenze und damit die Einführung einer allgemeinen Auswahlbeschränkung nicht im Interesse der Gesellschaft wäre. Eine bestimmte Altersgrenze für die Mitglieder des Vorstands oder die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde daher nicht festgelegt und ist nicht in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben (Ziffern B.5 und C.2 des Kodex 2022).
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist nicht auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht (Ziffer D.1 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats keine wesentliche Information für Aktionäre oder Anleger darstellt, die zusätzlich zu den in der Erklärung zur Unternehmensführung enthaltenen Informationen zugänglich gemacht werden sollte.
- Der Aufsichtsrat hat in Abweichung von der Empfehlung in Ziffer D.5 DCGK 2022 keinen Nominierungsausschuss gebildet. Aufgrund der aktuellen Größe des Aufsichtsrats, welche ein effizientes Arbeiten des Gesamtgremiums erlaubt, wird die Bildung von Ausschüssen – mit Ausnahme des mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschusses – derzeit nicht für erforderlich gehalten.

■ Von einer Offenlegung der zur Beurteilung der Üblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogenen Peer Group (Ziffer G.3 Satz 1 Halbsatz 2 DCGK 2022) wird abgesehen, da sich aus der Offenlegung nach Meinung des Aufsichtsrats keine weiterführenden Erkenntnisgewinne für die Anteilseigner oder die Stakeholder der Gesellschaft ergeben.

Pullach, März 2023

Für den Aufsichtsrat der Allane SE

Jochen Klöpfer
Vorsitzender

■ Die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands wird nicht überwiegend aktienbasiert gewährt (Ziffer G.10 Satz 1 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die aktuelle Struktur der variablen Vergütung einen Anreiz schafft, der auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist.

Für den Vorstand der Allane SE

Donglim Shin
Vorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstandsmitglied

■ Die in der Satzung der Gesellschaft vorgesehene Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigt nur den höheren zeitlichen Aufwand des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, jedoch weder den des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats noch den des Vorsitzenden oder der Mitglieder von Ausschüssen (Ziffer G.17 des Kodex 2022). Mit Ausnahme des höheren zeitlichen Aufwands des Vorsitzenden des Aufsichtsrats sieht die Gesellschaft die Wahrnehmung anderer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats bis auf Weiteres – unter dem Vorbehalt der laufenden Überprüfung des erforderlichen zeitlichen Aufwands – im Einzelfall als regulären Bestandteil der Pflichten der Mitglieder des Aufsichtsrats an. Darüber hinaus haben die mit dem gegenwärtigen Hauptaktionär verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

6.1 Vergütungsbericht/Vergütungssystem

Das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 AktG, welches von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 gebilligt wurde, und der von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 gefasste Beschluss gemäß § 113 Abs. 3 AktG über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats sowie der Vergütungsbericht und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG sind auf der Internetseite der der Allane SE ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik »Corporate Governance« unter »Vergütungsbericht« öffentlich zugänglich.

■ Die Gesellschaft stellt Analysten und Aktionären sämtliche kursrelevanten Informationen gleichermaßen zur Verfügung. Die Gesellschaft ist jedoch der Ansicht, dass die Zurverfügungstellung auch von nicht-kursrelevanten Informationen, die Finanzanalysten und vergleichbaren Adressaten mitgeteilt werden (Ziffer F.1 des Kodex 2022), den Informationsinteressen der Aktionäre nicht förderlicher ist.

6.2 Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

Die Praktiken zur Führung der Allane SE und der Allane Mobility Group entsprechen in vollem Umfang den gesetzlichen Vorgaben.

■ Der Konzernabschluss und der Geschäftsbericht der Gesellschaft werden innerhalb der gesetzlichen Fristen veröffentlicht. Zwischenberichte werden innerhalb der börsenrechtlich vorgegebenen Fristen veröffentlicht. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass die Einhaltung der in Ziffer F.2 des Kodex 2022 empfohlenen kürzeren Veröffentlichungsfristen den Informationsinteressen der Anleger, Gläubiger, Mitarbeiter und der Öffentlichkeit nicht förderlicher ist.

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.

6.3 Compliance in der Allane Mobility Group

Die Allane SE unterliegt als Finanzdienstleistungsunternehmen gemäß §1 Absatz 1a Nr. 10 KWG den Regelungen der MaRisk und dem §25 a Absatz 1 Satz 3 Nr. 3 KWG. 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 der Allane Group obliegt.

Der Erfolg der Allane Mobility Group beruht nicht allein auf seiner guten Geschäftspolitik, sondern auch auf seiner wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihm Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren, setzt voraus, dass der Vorstand und die Mitarbeiter der Gesellschaft sich in jeder Situation und beständig an den hohen Standards des Rechts, der Ethik und der sozialen Kompetenz orientieren. Diese Verhaltensmaßstäbe gegenüber Dritten und innerhalb der Gesellschaft sind im Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Allane SE und der mit ihr verbundenen Unternehmen niedergelegt und für alle Mitarbeiter verbindlich. Im Code of Conduct werden Compliance-relevante Vorgaben seitens des Managements getroffen und konkrete Handlungsanweisungen zu folgenden Compliance-Feldern ausgesprochen: Korruption und Bestechung, Geldwäsche, Kartellrecht, Datenschutz, Insiderinformationen und Interessenkonflikte. Alle Fachbereiche sind zudem angehalten, wesentliche rechtlich oder regulatorisch relevante Vorgänge und Prozesse mit dem Rechtsbereich, dem Compliance-Beauftragten sowie der Internen Revision abzustimmen. Die Revision führt, basierend auf einer risikoorientierten Prüfungsplanung, Planprüfungen sowie projektbegleitende Prüfungen durch. Im Rahmen dieser Regelprüfungen werden Geschäftsprozesse neben

wirtschaftlichen Risikoaspekten dezidiert hinsichtlich möglicher Compliance-Risiken und der Einhaltung der geltenden internen (Arbeitsanweisungen, Prozesse) und externen Vorgaben geprüft. Gleichzeitig unterstützt die Revision die Compliance-Funktion bei der Überwachung der umgesetzten Compliance-Maßnahmen, indem sie anlassbezogene Ad-hoc-Prüfungen durchführt.

Die Compliance-Funktion überwacht ständig die wesentlichen definierten Compliance-Felder der Allane SE, stößt notwendige Maßnahmen an und begleitet deren Umsetzung. Um Kenntnisse von möglichen Compliance-Verstößen zu erlangen, stellt die Allane SE den Mitarbeitern verschiedene Meldewege über den Vorgesetzten, den Compliance-Beauftragten oder den Ombudsmann zur Verfügung. Der Compliance-Beauftragte steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und berät sowie unterstützt diesen hinsichtlich präventiver Maßnahmen.

6.4 Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat

Als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea) unterliegt die Allane SE neben dem deutschen Aktiengesetz den speziellen europäischen SE-Regelungen und dem deutschen SE-Ausführungsgesetz. Die Allane SE verfügt über ein dualistisches Leitungssystem mit einer klaren Aufteilung von Unternehmensleitung und deren Überwachung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat. Der Vorstand ist daher personell strikt vom Aufsichtsrat getrennt, der die Tätigkeit des Vorstands überwacht und über dessen Besetzung entscheidet. Eine Mitgliedschaft in beiden Gremien zur gleichen Zeit ist nicht zulässig.

6.4.1 Vorstand

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und vertritt die Allane SE bei Geschäften mit Dritten. Er führt die Geschäfte nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen, der Satzung und der Geschäftsordnung für den Vorstand.

Als zentrale Aufgabe der Unternehmensleitung legt der Vorstand für die Gesellschaft und den Konzern die langfristigen Ziele und die strategische Ausrichtung fest, stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab und koordiniert deren Umsetzung. Der Vorstand bestimmt die interne Unternehmensorganisation, entscheidet über wesentliche Managementpositionen und steuert und überwacht die Geschäfte des Konzerns durch Planung und Festlegung der Budgets, der Allokation von Ressourcen sowie der Begleitung und Entscheidung wesentlicher Einzelmaßnahmen.

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Unbeschadet der Gesamtverantwortung aller Vorstandsmitglieder führen die einzelnen Mitglieder die ihnen zugeordneten Bereiche im Rahmen der Vorstandsbeschlüsse in eigener Verantwortung. Die Verteilung der Aufgaben auf die Mitglieder des Vorstands ergibt sich aus einem schriftlich fixierten Geschäftsverteilungsplan als Anlage zur Geschäftsordnung des Vorstands.

Der Vorstand in seiner Gesamtheit entscheidet in allen Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung sowie in gesetzlich oder anderweitig verbindlich festgelegten Fällen. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von Maßnahmen vor, die einer Behandlung und Entscheidung im Gesamtvorstand bedürfen.

Im Jahr 2022 bestand der Vorstand aus zwei Mitgliedern. Herr Donglim Shin, Vorsitzender des Vorstands der Allane SE, verantwortete die Bereiche Konzernstrategie und -entwicklung, Vertrieb, Marketing, Operations, Einkauf, Remarketing und Personalwesen. Herr Álvaro Hernández, Finanzvorstand der Allane SE, verantwortete die Bereiche Rechnungswesen, Controlling, Treasury & Finanzierung, Investor Relations, Risikomanagement, Interne Revision, Recht, Compliance und IT.

6.4.2 Aufsichtsrat

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

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

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Kontrolle des Vorstands. Der Aufsichtsrat fasst 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 Auf-

sichtsratsmitglied 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 2022 sind im Bericht des Aufsichtsrats erläutert.

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere die Rechnungslegung und den Rechnungslegungsprozess. Zu seinen Aufgaben gehört die Prüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft, der Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften und des Konzernabschlusses einschließlich der jeweiligen Lageberichte, der Prüfungsberichte der Abschlussprüfer, des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns und des Abhängigkeitsberichts. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses vor und erörtert die Zwischenberichte mit dem Vorstand vor deren Veröffentlichung. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem auch mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität und Effizienz des Prüfungsverfahrens und der vom Prüfer erbrachten Leistungen. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor; dies umfasst insbesondere die Abgabe einer Empfehlung und die Einholung einer Unabhängigkeitserklärung des der Hauptversammlung zur Wahl vorzuschlagenden Abschlussprüfers. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört ferner die Erteilung des Prüfungsauftrags an den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer und der Abschluss der Mandats- und Honorarvereinbarung sowie die Ausarbeitung und Festlegung von Prüfungsschwerpunkten. Aufgabe des Prüfungsausschusses ist zudem die laufende Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionsystems und des Compliance-Systems. Hierzu gehört auch die Befassung mit kapitalmarktrechtlichen Compliance-Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet regelmäßig an den Aufsichtsrat über die Sitzungen des Prüfungsausschusses und dessen Tätigkeiten. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich regelmäßig mit dem Abschlussprüfer über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss

berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2022 gehörten dem Prüfungsausschuss Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Hyung Seok Lee an. Norbert van den Eijnden ist Vorsitzender des Prüfungsausschusses. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Im Aufsichtsrat und dessen Prüfungsausschuss verfügen insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Hyung Seok Lee sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung als auch über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung. Der Sachverstand bezieht sich dabei jeweils auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

Jochen Klöpfer verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Vorstandsmitglied, Chief Risk Officer und Chief Credit Officer international tätiger Unternehmen sowie aufgrund der von ihm ausgeübten Aufsichtsrats- und Beiratsfunktionen über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Insbesondere ist Jochen Klöpfer seit 2015 Mitglied des Vorstands und Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG. Zuvor war er als Chief Risk Officer der österreichischen Bawag PSK AG und als Chief Credit Officer der Deutsche Bank S.p.a., Italien, tätig.

Norbert van den Eijnden verfügt ebenfalls über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Norbert van den Eijnden war im Rahmen seiner beruflichen Laufbahn über zehn Jahre lang Geschäftsführer (CEO) der Alphabet International GmbH, Leasing-Gesellschaft des BMW-Konzerns, und in diesem Rahmen zugleich Mitglied des Board of BMW Financial Services. Ferner war Norbert van den Eijnden langjährig als Vorstandsmitglied der börsennotierten Athlon Holding N.V. tätig. Darüber hinaus ist Norbert van den Eijnden unter anderem Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit & Risk Committee der Bovemij N.V.

Hyung Seok Lee verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in Leitungsfunktionen und als Finanzvorstand (CFO) verschiedener internationaler Unternehmen über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Gegenwärtig ist Hyung Seok Lee CFO der Hyundai Capital Services, Inc., Korea. Zuvor hatte er bei der amerikanischen Hyundai Capital America Est. die Funktion des CFO ausgeübt. Ferner ist Hyung Seok Lee Mitglied des

Aufsichtsrats bzw. Board of Directors verschiedener Kapitalgesellschaften.

Damit qualifizieren sich insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Hyung Seok Lee als Finanzexperten im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und der Empfehlung D.3 DCGK. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl der Allane Mobility Group eng zusammen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen insbesondere der strategischen Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance und über die Ergebnisse interner Revisionen. Der Vorstand stimmt dabei die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert die Strategieumsetzung in regelmäßigen Abständen. Entscheidungsnotwendige Unterlagen, insbesondere der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft einschließlich der Berichte der Wirtschaftsprüfer, werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit ausreichendem Abstand vor der jeweiligen Sitzung zugeleitet. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von zustimmungspflichtigen Maßnahmen vor, die dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorgelegt werden müssen.

6.5 Zielsetzung des Aufsichtsrats und Stand der Umsetzung

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

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

6.5.1 Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten der Allane Mobility Group 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 die Allane Mobility Group tätig ist;
- im Rechnungswesen und in der Rechnungslegung;
- im Controlling/Risikomanagement;
- auf dem Gebiet Governance/Compliance und
- in den für die Allane Mobility Group bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen

Darüber hinaus muss in Ansehung der Anforderungen des §100 Absatz 5 AktG mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung soll in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme bestehen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung gehören auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll auf diesen Gebieten sachverständig sein. Die Mitglieder müssen in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

6.5.2 Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtgremiums und die individuellen Mitglieder

Kompetenz und Vielfalt

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

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, durch die Vielfalt seiner Mitglieder seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge beziehungsweise der Vorschläge für Entsendungen soll im Einzelfall gewürdigt werden, in-

wiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrung und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Zudem wird der Aufsichtsrat die Geschäftsleitung dabei unterstützen, die Vielfalt im Unternehmen zu stärken.

Vertiefte Kenntnisse in für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten

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

Führungserfahrung

Dem Aufsichtsrat sollen mindestens zwei Mitglieder angehören, die Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines mittelgroßen oder großen Unternehmens haben.

Internationalität

Mindestens zwei Mitglieder des Aufsichtsrates sollen Geschäftserfahrung in den Hauptabsatzmärkten der Allane SE haben und die Allane SE im Rahmen einer weiteren Internationalisierung kompetent begleiten können.

Qualifikationsmatrix

Die folgende Qualifikationsmatrix veranschaulicht die bestehenden Kompetenzen und den Stand der Umsetzung hinsichtlich des Kompetenzprofils sowie des unter Ziffer 1.6.2 beschriebenen Diversitätskonzepts auf Basis der Anforderungen an die Aufsichtsratsmitglieder:

Qualifikationsmatrix

		Klöpffer	Hanswillemenke	Hyung Seok Lee	Su Ho Kim	van den Eijnden
Zugehörigkeit	Mietglied seit	05.08.2020	10.12.2020	29.06.2022	29.06.2022	29.03.2022
Diversität	Geschlecht	M	M	M	M	M
	Geburtsjahr	1970	1968	1972	1976	1959
	Nationalität	Deutschland	Deutschland	Südkorea	Südkorea	Niederlande
Expertise	Leasing- und Flottenmanagement geschäft	✓ ¹	✓	✓	✓	✓
	Marketing, Vertrieb	✓	✓	✓	✓	✓
	Unternehmens- und Personalführung	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationalität	✓	✓	✓	✓	✓
	Rechnungswesen, Rechnungslegung	✓	✓	✓	✓	✓
	Controlling, Risikomanagement	✓	✓	✓	✓	✓
	Governance, Compliance	✓	✓	✓	✓	✓
	Digitalisierung	✓	✓	✓	✓	✓
	Nachhaltigkeit, ESG	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzexperte ²	Rechnungslegung ³	✓	•	✓	•
Abschlussprüfung ⁴		✓	•	✓	•	✓

¹ ✓ Gute und fundierte Kenntnisse jenseits der gesetzlichen Mindestanforderungen an die Mietglieder des Aufsichtsrats

² Im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG

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

⁴ Einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung

Anzahl unabhängiger Mitglieder/keine wesentlichen Interessenkonflikte

Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. 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.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex sind. Der Aufsichtsrat wird sich bei seinen Wahlvorschlägen an diesen Vorgaben orientieren.

Ferner sollen keine Personen zur Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden, die aufgrund anderer Tätigkeiten potenziell in einen wesentlichen, nicht nur punktuellen oder vorübergehenden Interessenkonflikt geraten können.

Die gegenwärtige Besetzung des Aufsichtsrats entspricht den vorgenannten Zielsetzungen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats repräsentieren in ihrer Gesamtheit 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 Norbert van den Eijnden ist derzeit ein unabhängiges Mitglied der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten, bei der Besetzung der weiteren satzungsgemäßen Aufsichtsratsposition wird sich der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex orientieren.

6.6 Diversitätskonzept

6.6.1 Vorstand

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Vorstands

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

- sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe;

- höchste persönliche Integrität;
- fundierte Praxiserfahrung im Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarktes;
- profunde Erfahrung im IT-Management und Verständnis in Bezug auf die zunehmende Digitalisierung des Geschäftsmodells;
- langjährige Erfahrung in wertbasierter Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement;
- langjährige Erfahrung in der Steuerung großer Unternehmen;
- Kenntnisse der Rechnungslegung und des Finanzmanagements;
- fundierte Kenntnisse im Risikomanagement;
- internationale Erfahrung und
- angemessene Vertretung beider Geschlechter und unterschiedlicher Alter.

Die Dienstverträge der Mitglieder des Vorstands sollen dabei in der Regel mit Erreichen der Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung (zurzeit 67. Lebensjahr) enden.

Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele

Sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe folgen nach Auffassung des Aufsichtsrats bereits aus der Pflicht zur ordnungsgemäßen Geschäftsführung. Darüber hinaus sind unterschiedliche Lebenswege und Erfahrungen der einzelnen Vorstandsmitglieder entscheidend, um aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus unterschiedlichen Blickwinkeln analysieren und so zum Besten des Unternehmens eine Entscheidung treffen zu können.

Profunde Erfahrung im IT-Management und ein tiefgreifendes Verständnis der Digitalisierung sind angesichts der zunehmenden Digitalisierung des Geschäftsmodells und der enormen Relevanz moderner IT-Struktur für sämtliche Bereiche des Unternehmens unerlässlich, um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen zu können.

Langjährige Erfahrung in der Führung größerer Unternehmen, der Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement stellen nach Auffassung des Aufsichtsrats entscheidende und unverzichtbare Elemente eines modernen Top-Managements dar. Ebenso bedarf der Vorstand fundierter Praxiserfahrung im Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarktes. Insbesondere ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine erfolgreiche

Unternehmensführung eine konsequente kommunikative Einbindung der unteren Führungsebenen durch den Vorstand erfordert.

Der Aufsichtsrat strebt zudem eine angemessene Vertretung beider Geschlechter und unterschiedlicher Alter im Vorstand an, da er der Ansicht ist, dass gemischtgeschlechtliche Teams zu gleichen oder besseren Ergebnissen gelangen als Teams, in denen nur ein Geschlecht repräsentiert ist. Da der Vorstand jedoch derzeit nur aus zwei Mitgliedern besteht, würde eine strikte Quote an dieser Stelle nach Auffassung des Aufsichtsrats einerseits zu einer deutlichen Einschränkung an geeigneten Kandidaten führen und andererseits die zukünftige Zusammenarbeit mit verdienten und mit der Gesellschaft vertrauten Vorstandsmitgliedern in Frage stellen.

Art und Weise der Umsetzung

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei der Besetzung des Vorstands. Zudem tauschen sich Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig über geeignete Nachfolgekandidaten und High Potentials aus dem Konzern aus, um eine kontinuierliche Weiterentwicklung vielversprechender Talente zu gewährleisten.

6.6.2 Aufsichtsrat

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat soll danach insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden.

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

Besonderes Augenmerk richtet der Aufsichtsrat zudem auf unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrung und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter.

Der Aufsichtsrat hält daran fest, keine Altersgrenze oder eine Regelgrenze für die Zugehörigkeit im Aufsichtsrat zu definieren

Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele

Insgesamt verfolgt der Aufsichtsrat das Ziel, durch die Vielfalt seiner Mitglieder seiner Überwachungs- und Beratungsfunktion optimal gerecht zu werden. Zur Vielfalt zählen dabei insbesondere Internationalität sowie unterschiedliche Erfahrungshorizonte und Lebenswege. Bei der Vorbereitung der Wahlvorschläge beziehungsweise der Vorschläge für Entsendungen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen.

Darüber hinaus sind unterschiedliche Lebenswege und Erfahrungen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder entscheidend, um aktuelle Herausforderungen, Probleme und Strategien aus unterschiedlichen Blickwinkeln analysieren und so zum Besten des Unternehmens eine Entscheidung treffen zu können. Der Aufsichtsrat verfolgt dabei das Ziel, stets in der Lage zu sein, den Vorstand kompetent beraten und überwachen und neue Entwicklungen der Branche angemessen würdigen und begleiten zu können.

Art und Weise der Umsetzung

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Zudem unterzieht sich der Aufsichtsrat alljährlich einer Effizienzprüfung. Die Prüfung richtet sich zum einen auf die effektive Erledigung der dem

Aufsichtsrat zugewiesenen Aufgaben einschließlich der Praxistauglichkeit der Verfahrensregelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wie auch auf die Effizienz der Gremienarbeit. Hierbei sollen zukünftig auch verstärkt Diversitätsaspekte berücksichtigt werden.

7. Weitere Angaben zur Corporate Governance

Mitteilung über Eigengeschäfte von Führungspersonen

Meldepflichtige Erwerbs- und Veräußerungsgeschäfte von Aktien der Allane SE oder von sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten meldepflichtiger Personen (Directors' Dealings bzw. Managers' Transactions) sind der Allane SE im Geschäftsjahr 2022 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. Am 1. Juli 2021 hat der Vorstand gemäß § 76 Absatz 4 AktG die Zielquoten für den Frauenanteil auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 20% (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 2022 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Allane SE und die Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2022 gewählt.

Pullach, 31. März 2023

Allane SE

Der Vorstand



Dongliang Shin



Álvaro Hernández

**Jahresabschluss für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022**

Aliane SE, Pullach

Jahresbilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva	31.12.2022		Vorjahr		Passiva
	EUR	EUR	EUR	EUR	
1. Forderungen an Kreditinstitute täglich fällig		1.092.918	516.393	0	2.071.865
2. Forderungen an Kunden		42.885.646	38.808.243	539.720.234	120.588.698
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		360.852	335.852	539.720.234	122.660.563
4. Leasingvermögen		881.717.396	894.638.793	5.157.407	1.776.397
5. Immaterielle Anlagewerte a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte u. ähnliche Werte u. Rechte b) ergründlich erworbene Konzessionen, gewerbli. Schutzrechte u. ähnl. Rechte u. Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten u. Werten c) Geschäfts- oder Firmenwert	14.921.930		18.220.956	1.303.482	4.179.040
	4.541.489		5.932.158	3.853.926	5.955.437
	1.484.250		1.682.150		0
		20.947.668	25.835.264		353.768.324
6. Sachanlagen		6.706.621	6.509.536	32.413.004	25.813.617
7. Sonstige Vermögensgegenstände		227.272.667	240.147.505	31.464.082	32.259.683
8. Rechnungsabgrenzungsposten		3.870.971	4.470.341		
					2.183.088
					24.821.373
					27.014.461
					1.715.365
					28.821.062
					30.536.427
					20.611.593
					139.067.902
					12.365.680
					23.065.847
					195.317.227
					193.668.119
					1.184.854.739
					1.211.261.927
Eventualverbindlichkeiten					
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen				11.442.755	11.208.205

Allane SE, Pullach

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

	EUR	EUR	2022 EUR	Vorjahr EUR
1. Leasingerträge		535.140.434		574.492.563
2. Leasingaufwendungen		<u>309.980.285</u>		<u>350.422.085</u>
			225.160.149	224.070.478
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		2.751.627		4.768.579
4. Zinsaufwendungen		<u>6.163.074</u>		<u>9.602.160</u>
			-3.411.447	-4.833.581
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			639.618	309.939
6. Provisionserträge			1.728.939	1.129.766
7. Sonstige betriebliche Erträge			9.687.484	9.536.278
8. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	30.616.369			29.772.635
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung darunter für Altersversorgung: EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)	4.976.183			4.535.959
		35.592.552		34.308.593
b) andere Verwaltungsaufwendungen		<u>42.473.087</u>		<u>43.627.131</u>
			78.065.639	77.935.724
9. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		132.503.064		140.631.337
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		<u>11.117.986</u>		<u>6.565.025</u>
			143.621.049	147.196.362
10. Sonstige betriebliche Aufwendungen			1.132.973	369.270
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		7.337.153		4.937.998
12. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		<u>2.116.785</u>		<u>1.759.180</u>
			-5.220.368	-3.178.818
13. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			5.764.715	1.532.703
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			2.878.912	-1.068.069
15. Jahresüberschuss			2.885.803	2.600.772
16. Gewinnvortrag aus Vorjahr			21.829.151	21.765.461
17. Einstellung in andere Gewinnrücklage			<u>-1.442.902</u>	<u>-1.300.386</u>
18. Bilanzgewinn			<u>23.272.053</u>	<u>23.065.847</u>

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

Anhang für das Geschäftsjahr 2022

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 am Main mit einem Anteil von 92,07 %.

2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

2.1 Gliederung

Als Finanzdienstleistungsinstitut ist die Allane SE verpflichtet, einen Jahresabschluss nach den für Institute geltenden Regelungen des § 340 ff. HGB i.V.m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV) 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 beibehalten worden.

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 Wertberichtigungen für latente Risiken gebildet wurden, bewertet. Seit diesem Geschäftsjahr werden Wertberichtigungen im Sinne des erwarteten Kreditverlustes ermittelt. Die Ermittlung des erwarteten Kreditverlustes erfolgt durch die Anwendung einer Wertberichtigungsmatrix. Die Forderungen werden nach verschiedenen Risikogruppen unterteilt. Der erwartete Kreditverlust wird je Risikogruppe anhand einer historischen Ausfallrate ermittelt.

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

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die 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 auch auf externe Branchenexpertise zurück.

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

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

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen unter Anwendung der linearen Abschreibungsmethode bewertet und über die Nutzungsdauer von einem bis einundzwanzig 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 abgeschrieben.

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

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben wurden und noch keine Verwertung erfolgt ist, ausgewiesen. Zum Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen erfolgt die Bewertung unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips.

Rechnungsabgrenzungsposten werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst.

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

Aktive und passive latente Steuern werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden angesetzt. Die Bewertung der temporären Differenzen erfolgte in 2022 mit einem Steuersatz von 26,23% (Vorjahr: 26,28%).

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

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 12.366 (Vorjahr: TEUR 10.923) und dem Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 23.272 (Vorjahr: TEUR 23.066).

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 zum Zeitpunkt des Zuganges mit dem aktuellen Tageskurs und zum Stichtag mit den Devisenkassamittelkursen gemäß § 256a HGB i.V.m. § 340h HGB umgerechnet. Es bestehen zum Stichtag Vermögensgegenstände in Fremdwährung in Form von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 46.488 (Vorjahr: TEUR 0). Die daraus resultierenden Erträge belaufen sich auf TEUR 45 (Vorjahr: 0). Schulden, die auf Fremdwährung lauten, bestehen zum Stichtag nicht.

3. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

3.1 Bilanz

Die **Forderungen an Kreditinstitute** in Höhe von TEUR 1.093 (Vorjahr: TEUR 516) bestehen aus täglich fälligen Bankguthaben.

Die **Forderungen an Kunden** in Höhe von TEUR 42.886 (Vorjahr: TEUR 38.808) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Leasingraten, Full-Service-Leistungen, Schadenfällen sowie Fahrzeugverkäufen. Es wurden Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 2.132 (Vorjahr: TEUR 2.863) gebildet.

Die Position **Leasingvermögen** reduzierte sich auf 881,7 Mio. Euro (Vorjahr: 894,6 Mio. Euro). In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 132,5 Mio. Euro (2021: 140,6 Mio. Euro) waren keine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen (Vorjahr: TEUR 0) enthalten.

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

Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 14.922 (Vorjahr: TEUR 18.221) ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 3.915 (Vorjahr: TEUR 4.788) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB von TEUR 11.007 (Vorjahr: TEUR 13.432). Für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte sind Herstellungskosten in Höhe von TEUR 5.225 (Vorjahr: TEUR 4.503) angefallen. Der Betrag entfällt vollständig auf aktivierte selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens. Die entgeltlich erworbenen Immateriellen Anlagewerte sind mit TEUR 4.541 (Vorjahr: TEUR 5.932) im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Der Betrag ist insgesamt vor allem durch den Erwerb von Lizenzen für IT-Applikationen im Rahmen des IT Carve-outs weiterhin auf einem hohen Niveau analog den Vorjahren. Die Abschreibungen auf die immateriellen Anlagewerte stiegen aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung durch nicht mehr benötigte Software auf TEUR 9.982 (Vorjahr: TEUR 5.267).

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 227.273 (Vorjahr: TEUR 240.148) enthalten im Wesentlichen Forderungen an verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 168.623 (Vorjahr: TEUR 176.455). Darüber hinaus betreffen die sonstigen Vermögensgegenstände zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände mit TEUR 32.463 (Vorjahr: TEUR 35.194) und Versicherungsansprüche mit TEUR 6.947 (Vorjahr: TEUR 6.281).

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 60.502 (Vorjahr: TEUR 11.338) der Rangrücktritt erklärt.

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen sowohl Refinanzierungen als auch Darlehen mit vereinbarter Laufzeit. Darin enthalten sind Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 511.220 (Vorjahr: TEUR 100.022).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** umfassen im Wesentlichen kreditorische Debitoren in Höhe von TEUR 1.211 und Kundenkautionen in Höhe von TEUR 3.854.

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

	31.12.2022	Vorjahr
	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	305.892	499.993
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.324	21.485
erhaltene Anzahlungen aus Full-Serviceverträgen	9.589	10.652

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 300.252 (Vorjahr: TEUR 496.596). 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 31.464 (Vorjahr: TEUR 32.260) ausgewiesen. Der Bewertung der latenten Steuern wurde ein Steuersatz von 26,23% (Vorjahr: 26,28 %) zu Grunde 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 31.12.2021	Veränderung	Bestand 31.12.2022
	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>	<u>TEUR</u>
Immaterielle Anlagewerte	4.820	-949	3.871
Leasingvermögen	28.260	-458	27.802
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge	1.741	489	2.230
Andere Rückstellungen	-2.319	156	-2163
Sonstige	-242	-34	-276
Summe	<u>32.260</u>	<u>-796</u>	<u>31.464</u>

Unter den **anderen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 24.821 (Vorjahr: TEUR 28.821) sind folgende Rückstellungen ausgewiesen: ausstehende Rechnungen in Höhe von TEUR 14.240 (Vorjahr: TEUR 19.209), gegen die Gesellschaft geführte Rechtsstreitigkeiten in Höhe von

TEUR 2.775 (Vorjahr: TEUR 2.830), nachschüssige Versicherungsprämien in Höhe von TEUR 2.280 (Vorjahr: TEUR 2.516), Personalaufwendungen in Höhe von TEUR 2.737 (Vorjahr: TEUR 2.007), Kundenbonusverpflichtungen in Höhe von TEUR 2.243 (Vorjahr: TEUR 1.681) und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 496 (Vorjahr: TEUR 579). Der Rückgang der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem auf mittlerweile erhaltene Rechnungen für erworbene Lizenzen im Rahmen des IT Carve-outs zurückzuführen. Die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen für IT-bezogene sonstige Leistungen betragen TEUR 899.

Eigenkapital

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

3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Leasingerträge

Die Leasingerträge gliedern sich wie folgt:

	2022	Vorjahr
	TEUR	TEUR
Erlöse Fahrzeugverkauf	248.868	280.343
laufende Finanzierungsraten	164.909	178.140
Übrige	121.363	116.010
	535.140	574.493

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 309.980 (Vorjahr: TEUR 350.422) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark in Höhe von TEUR 100.131 (Vorjahr: TEUR 89.671), Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks in Höhe von TEUR 209.849 (Vorjahr: TEUR 260.751).

Die **Zinserträge** in Höhe von TEUR 2.752 (Vorjahr: 4.769) beinhalten mit TEUR 596 (Vorjahr: TEUR 1.980) Zinserträge von verbundenen Unternehmen und darin mit TEUR 437 (Vorjahr: TEUR 1.744) Zinserträge aus dem Ausland.

Die **Zinsaufwendungen** in Höhe von TEUR 6.163 (Vorjahr: TEUR 9.602) enthalten Zinsen aus Finanzierungen von Banken in Höhe von TEUR 3.548 (Vorjahr: TEUR 4.492), Zinsen für Anleihen in Höhe von TEUR 626 (Vorjahr: 4.602), Zinsen aus laufender Verrechnung mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 1.627 (Vorjahr: TEUR 346) sowie

Bereitstellungsprovisionen und Darlehenszinsen in Höhe von TEUR 361 (Vorjahr: TEUR 163) an verbundene Unternehmen.

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 640 (Vorjahr: TEUR 310) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach.

Unter den **Provisionserträgen** werden im Wesentlichen Vermittlungsprovisionen in Höhe von TEUR 1.295 (Vorjahr: TEUR 607) und Franchisegebühren in Höhe von TEUR 434 (Vorjahr: TEUR 523) ausgewiesen.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 9.687 (Vorjahr: TEUR 9.536) sind im Wesentlichen TEUR 4.676 (Vorjahr: TEUR 3.367) Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von TEUR 1.133 (Vorjahr: TEUR 369) resultieren im Wesentlichen aus der Minderung von erwarteten Bonuszahlungen in Höhe von TEUR 701.

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** in Höhe von TEUR 42.473 (Vorjahr: TEUR 43.627) beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für EDV in Höhe von TEUR 11.409 (Vorjahr: TEUR 10.219), Aufwendungen für Gerichts-, Rechts- und Vergleichskosten in Höhe von TEUR 6.286 (Vorjahr: TEUR 9.823) Aufwendungen aus Marketingaktivitäten in Höhe von TEUR 3.132 (Vorjahr: TEUR 2.950) und Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen in Höhe von TEUR 1.515 (Vorjahr: TEUR 1.589) sowie Raumkosten, Aufwendungen für Investor Relations und andere sächliche Gemeinkosten. Die Aufwendungen für EDV sind weiterhin auf einem hohen Niveau. Dies ist auf die weiteren Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem IT Carve out sowie der neu aufgebauten internen EDV-Organisation zurückzuführen.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 132.503 (Vorjahr: TEUR 140.631).

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** resultieren im Wesentlichen aus einer Wertberichtigung auf Forderungen in Höhe von TEUR 3.737 (Vorjahr: TEUR 4.134).

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 2.116 (Vorjahr: TEUR 1.759) resultieren aus der Auflösung von Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 1.317 (Vorjahr: TEUR 749) und aus Erträgen aus Zahlungen abgeschriebener Forderungen in Höhe von TEUR 800 (Vorjahr: TEUR 1.010).

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** in Höhe von TEUR 2.879 (Vorjahr: TEUR 1.068) betreffen latente Steuererträge in Höhe von TEUR 796 (Vorjahr: TEUR 3.169 latente Steueraufwendungen) sowie laufende Ertragsteuern in Höhe von TEUR 3.675 (Vorjahr: TEUR 2.102).

4. Sonstige Angaben

4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 11,4 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 325.087 (Vorjahr: TEUR 499.264).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 22.689 (Vorjahr: TEUR 17.183).

Bei gegen die Gesellschaft geführten Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hängt hinsichtlich der zweiten Instanz der weitere Verlauf dieser offenen Fälle von ausstehenden Urteilen des BGH und/oder EuGH zu einzelnen Fällen der Allane SE ab. Für diese offenen Fälle besteht für die Allane SE eine Eventualverbindlichkeit in Höhe von 0,9 Mio. EUR.

4.2 Mutterunternehmen

Unmittelbare Muttergesellschaft und größter Anteilseigner der Allane SE, Pullach ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main die 92,07 % - 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. Dieser Konzernabschluss ist beim spanischen Handelsregister, CNMW, No. 19679 hinterlegt.

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

Die Allane SE ist aufgrund der Kapitalmarktorientierung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2022 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht der Gesellschaft werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

4.3 Beteiligungsunternehmen

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

Name, Sitz	Jahresergebnis 2022	Eigenkapital 2022	Kapitalanteil
Allane Leasing G.m.b.H., Vösendorf	-28.500 EUR	-2.335.682 EUR	100%
Allane Location Longue Durée S.A.R.L., Paris	2.333.681 EUR	9.242.463 EUR	100%
Allane Leasing (Schweiz) AG, Urdorf	-376.956 CHF	13.197.503 CHF	100% ⁴⁾
Allane Mobility Consulting GmbH, Pullach ³⁾	639.618 EUR	795.526 EUR	100%
autohaus24 GmbH, Pullach	177.263 EUR	-2.778.276 EUR	100%
Allane Services GmbH, Rostock	645 EUR	27.063 EUR	100%
Allane Services GmbH & Co.KG, Rostock	328.089 EUR	1.619.470 EUR	100%
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf	-206.390 EUR	-739.373 EUR	100% ¹⁾
Allane Mobility Consulting S.A.R.L, Paris	-349.665 EUR	-1.394.502 EUR	100 % ¹⁾
Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp	-71.261 EUR	-2.807.661 EUR	100 % ¹⁾
Allane Mobility Consulting AG, Urdorf	-67.318 CHF	788.229 CHF	100 % ^{2) 4)}
One Mobility Management GmbH, Pullach	-1.010 EUR	23.990 EUR	100% ⁵⁾

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.

⁴⁾ Gesellschaft ist nicht börsennotiert.

⁵⁾ Gesellschaft wurde am 31. August 2022 neu gegründet.

Der Stichtagskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt zum 31. Dezember 2022 0,98470 CHF (Vorjahr: 1,03310 CHF). Der Durchschnittskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt im Geschäftsjahr 2022 1,00170 CHF (Vorjahr: 1,07988 CHF).

4.4 Organe der Allane SE

Aufsichtsrat der Allane SE

Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Jochen Klöpfer

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG
Mönchengladbach, Deutschland

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

Thomas Hanswillemenke

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

Mitglied des Aufsichtsrats der Santander Consumer Operations Services GmbH, Mönchengladbach, Deutschland
Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland
Vorsitzender des Advisory Board der VCFS Germany GmbH, Köln, Deutschland

Norbert van den Eijnden

Mitglied des Aufsichtsrats
Freiberuflicher Berater
Maarsse, Niederlande

Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV
Vorsitzender der Chairman Foundation, Duurzame Vecht

Hyung Seok Lee

Mitglied des Aufsichtsrats
(seit 29. Juni 2022)
Finanzvorstand (CFO) der Hyundai Capital Service, Inc.,
Seoul, Republik Korea

Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital France SAS, Lille, Frankreich
Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland
Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital America Corporation, Irvine/Kalifornien, Vereinigte Staaten von Amerika
Mitglied des Aufsichtsrats bei Banco Hyundai Capital Brazil S.A., São Paulo, Brasilien

Su Ho Kim

Mitglied des Aufsichtsrats
(seit 29. Juni 2022)
Senior Vice President und Head of Strategy, Business Development and Digital Unit bei der Hyundai Capital Service, Inc.,
Seoul, Republik Korea

Mitglied des Board of Directors (nicht-geschäftsführend) der Korea Credit Data Corporation, Seoul, Republik Korea
Mitglied des Risk Control Committee sowie des Venture Investment Review Board bei der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea

Hyunjoo Kim

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats

Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH

(bis 31. Mai 2022)
Vorstandsmitglied der Fubon Hyundai Life
und dem Korea Credit Bureau
Seoul, Republik Korea

Chiwhan Yoon

Mitglied des Aufsichtsrats
(bis 31. Mai 2022)
Head of Global Business Planning
Department / Vice President bei Hyundai
Capital Services, Inc.
Seoul, Republik Korea

Dr. Julian zu Putlitz

Mitglied des Aufsichtsrats
(bis 29. Juni 2022)
Finanzvorstand (CFO) der IFCO Systems
Gruppe
Pullach im Isartal

Vorstand der Allane SE

Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen
vergleichbaren Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen

Donglim Shin

Vorsitzender
Vertriebsvorstand
München

Álvaro Hernández

Finanzvorstand
München

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

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

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 belaufen sich auf TEUR 1.067 (Vorjahr: TEUR 1.439).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

4.5 Arbeitnehmer

Im Jahresmittel wurden von der Gesellschaft 416 (Vorjahr: 402) Angestellte beschäftigt. Davon sind 8 Angestellte (Vorjahr: 9 Angestellte) in leitender Funktion.

4.6 Angaben über Aktienbesitz

Zum Bilanzstichtag 2022 bestehen keine Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind.

4.7 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Das Abschlusshonorar beträgt TEUR 440 (Vorjahr: TEUR 375). Es betrifft in voller Höhe die Jahresabschlussprüfung und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2022 der Allane SE. Honorare für sonstige Leistungen bestanden im Geschäftsjahr 2022 nicht.

4.8 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 einen Bilanzgewinn von TEUR 23.272 (Vorjahr: TEUR 23.066) aus. Für das Geschäftsjahr 2022 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,09 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Wenn dieser Vorschlag mit dem maximalen Betrag angenommen wird, würde das zur folgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Zahlung einer Dividende von EUR 0,09 (Vorjahr: EUR 0,06) je dividendenberechtigter Stammaktie	TEUR	1.855
Vortrag auf neue Rechnung	TEUR	21.417

Zum 31. Dezember 2022 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht werden.

4.9 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

Die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex entsprochen wird und welche Empfehlungen nicht angewendet werden, wurde am 22. Februar 2022 abgegeben und am 18. Mai 2022 aktualisiert. Die Entsprechenserklärung wird den Aktionären auf der Webseite der Allane SE (<http://ir.allane-mobility-group.com>) in der Rubrik „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht.

4.10 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

Es kam zu keinen Vorgängen von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft nach Abschluss des Geschäftsjahres 2022.

Pullach, 31. März 2023

Allane SE



Donglim Shin
Vorstandsvorsitzender



Álvaro Hernández
Vorstand

**Entwicklung des Anlagevermögens
zum 31. Dezember 2022**

Anlagenpiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2022 - Alliane SE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten zu Beginn des Geschäftsjahres		Zugänge		Umbuchung		Abgänge		Anschaffungs- und Herstellungskosten am Ende des Geschäftsjahres		Abschreibungen kumuliert		Buchwerte 31.12.2022		Abschreibungen im Geschäftsjahr		
	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		25.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	360.851,98	0,00	0,00	360.851,98	335.851,98	0,00			
Leasingvermögen																	
1.182.079.073,30									1.168.963.173,78					894.638.793,15			-132.503.063,56
Immaterielle Vermögensgegenstände																	
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	26.560.755,28		5.225.366,52	0,00	0,00	0,00	-6.132.379,85		25.653.741,95			-10.731.812,01	18.220.955,62			-8.524.392,20	
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	7.164.633,68		91.284,62	0,00	0,00	0,00	-222.496,68		7.033.421,62			-2.491.933,10	5.892.157,98			-1.259.457,40	
3. Geschäfts- und Firmenwerte	1.979.000,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		1.979.000,00			-494.750,00	1.682.150,00			-197.900,00	
II. Sachanlagen																	
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.649.627,87		1.200.273,16	681.647,76	-681.087,02				10.850.461,77			-4.143.841,22	6.706.620,55			-1.136.236,00	
Summe gesamt	1.227.768.942,11		328.177.008,59	0,00	-341.105.299,60				1.214.840.651,10			-305.108.114,22	927.319.445,19			-143.621.049,16	

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 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	0	0
Forderungen an Kunden						
<i>(Aktivposten Nr. 2)</i>						
31. Dezember 2022 (EUR)	42.885.646	0	0	0	0	42.885.646
31. Dezember 2021 (EUR)	38.808.243	0	0	0	0	38.808.243
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2022 (EUR)	68.500.000	71.220.234	400.000.000	0	0	539.720.234
31. Dezember 2021 (EUR)	20.566.719	50.021.978	50.000.000	0	0	120.588.698
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 2b)</i>						
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	3.853.926	3.853.926
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	4.179.040	4.179.040
Verbriefte Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 3a)</i>						
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2021 (EUR)	249.979.807	0	0	0	0	249.979.807
Ergänzende Angaben						
Sonstige Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 4)</i>						
davon Sale-and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2022 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2021 (EUR)	0	0	0	0	0	0
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2022 (EUR)	0	123.159.024	177.093.469	0	0	300.252.493
31. Dezember 2021 (EUR)	0	247.387.222	249.275.958	0	0	496.663.180

Versicherung des Vorstands der Allane SE, Pullach

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2022

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, 31. März 2023

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, Pullach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

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

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

- ① Im Jahresabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2022 im Bilanzposten "Leasingvermögen" Vermögensgegenstände in Höhe von € 881,7 Mio ausgewiesen (74,4 % der Bilanzsumme). Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden laufend überwacht. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein beizulegender Zeitwert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen.

Die Bewertung des Leasingvermögens ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und beinhaltet zum anderen in hohem Maße Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter, da aufgrund der Verwendung von Modellen

und Annahmen in hohem Maße Schätzunsicherheiten bei der Bewertung bestehen. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir 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 vertretbar sind. 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 vertretbar sind.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine

Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

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

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei allane_se_EA_LB-2022-12-31-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 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das 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 Abschlusstichtag 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 2022 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 12. Februar 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Allane SE, Pullach i. Isartal, tätig.

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

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

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

bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Henneberger.

München, den 3. April 2023

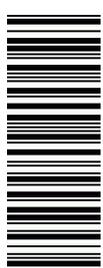
PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Michael Henneberger
Wirtschaftsprüfer



ppa. Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin





20000005528430