

allane mobility group

Geschäftsbericht 2022



Die Allane Mobility Group in Zahlen

in Mio. EUR	2022	2021	Veränd. 2022 zu 2021 in %	2020
Umsatz	717	740	-3,2	748
Davon operativer Umsatz	385	386	-0,2	423
Davon Geschäftsbereich Leasing	328	333	-1,3	373
Davon Geschäftsbereich Flottenmanagement	57	53	7,0	50
Davon Verkaufserlöse	332	354	-6,4	324
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	185	184	0,6	211
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	17	13	31,1	20
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	13	6	109,0	9
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	3,3	1,6	+1,7 Punkte	2,2
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Leasing (in %) ¹	3,7	1,7	+2,0 Punkte	1,7
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Flottenmanagement (in %) ¹	1,0	0,8	+0,2 Punkte	5,8
Konzernüberschuss	9	6	54,5	2
Ergebnis je Aktie unverwässert und verwässert (in Euro)	0,44	0,28		0,11
Bilanzsumme	1.218	1.195	2,0	1.296
Leasingvermögen	993	995	-0,2	1.093
Eigenkapital	235	220	6,8	213
Eigenkapitalquote (in %)	19,3	18,4	+0,9 Punkte	16,4
Finanzverbindlichkeiten ²	808	805	0,4	936
Dividende je Aktie (in Euro) ³	0,09	0,06	50,0	0,02
Gesamtausschüttung netto	1,9	1,2	54,6	0,4
Vertragsbestand (in Tausend Stück)	116	129	-10,1	130
Davon Flottenleasing	34	33	0,8	38
Davon Online Retail	35	36	-3,5	39
Davon Flottenmanagement	47	59	-20,3	53
Investitionen Leasingvermögen ⁴	372	315	18,0	430
Anzahl Beschäftigte ⁵	738	715	3,2	693

¹ Verhältnis EBT zu operativem Umsatz

² Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, inklusive Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

³ Vorschlag des Vorstands. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht werden

⁴ Wert der in die Leasingflotte eingesteuerte Fahrzeuge

⁵ Im Jahresdurchschnitt

Über Allane Mobility Group

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

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

Inhaltsverzeichnis

A	An unsere Aktionäre	04
	A.1 Brief an die Aktionäre	05
	A.2 Bericht des Aufsichtsrats	09
	A.3 Allane SE-Aktie	12
	A.4 Nachhaltigkeit	14
B	Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft	19
	B.1 Grundlagen des Konzerns	20
	B.2 Wirtschaftsbericht	24
	B.3 Personalbericht	34
	B.4 Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	39
	B.5 Prognosebericht	42
	B.6 Risiko- und Chancenbericht	46
	B.7 Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	62
	B.8 Abhängigkeitsbericht	62
	B.9 Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	63
	B.10 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB	65
C	Konzernabschluss	75
	C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	76
	C.2 Konzern-Bilanz	77
	C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	78
	C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	79
	C.5 Konzernanhang	80
D	Weitere Informationen	122
	D.1 Versicherung der gesetzlichen Vertreter	123
	D.2 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	124
	D.3 Bilanz der Allane SE (HGB / RechKredV)	130
	D.4 Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB / RechKredV)	132
	D.5 Finanzkalender	133



An unsere Aktionäre

A.1	Brief an die Aktionäre	05
A.2	Bericht des Aufsichtsrats	09
A.3	Allane SE-Aktie	12
A.4	Nachhaltigkeit	14

A.1 – Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

2022 war für uns alle ein herausforderndes Jahr. Und trotzdem haben wir gemeinsam vieles erreicht. Die anhaltende Lieferkettenproblematik durch die fortdauernde COVID-19-Pandemie dämpfte unsere Geschäftsentwicklung auch im vergangenen Jahr. Hinzu kam der Ausbruch des Russland-Ukraine-Konflikts, der neben den verheerenden humanitären Auswirkungen auch zu gravierende Verwerfungen innerhalb der globalen Marktdynamiken geführt hat. Der daraus resultierende Anstieg von Inflationsraten und Zinsniveau fordert auch den Industriestandort Deutschland mehr denn je. Dennoch haben wir 2022 eine solide Ergebnisverbesserung erzielt und unsere neue Wachstumsstrategie *FAST LANE 27* vorgestellt. Im Geschäftsjahr 2023 wollen wir unser Tempo weiter beschleunigen – on „all lanes“.

Unser Name „Allane“ steht mitunter für die vielfältigen Möglichkeiten, die wir Kunden insbesondere durch unsere Markenunabhängigkeit bieten. So wollen wir dem Bedürfnis nach flexiblen Mobilitätslösungen gerecht werden. Unser Konzernvertragsbestand im In- und Ausland (ohne Franchise- und Kooperationspartner) ging 2022 um 10,1 Prozent auf 115.900 Verträge zurück. Zugleich fiel der operative Konzernumsatz (ohne Verkaufserlöse) um 0,2 Prozent und damit leicht auf 385,4 Mio. Euro. Die Verkaufserlöse sanken um 6,4 Prozent auf 331,6 Mio. Euro. Diese Entwicklung resultiert trotz einer weiterhin hohen Nachfrage und steigender Stückpreise für Gebrauchtfahrzeuge hauptsächlich aus einem Rückgang der Absatzmenge. Insgesamt lag unser Konzernumsatz mit 717,0 Mio. Euro unter dem Vorjahreswert. Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich hingegen deutlich auf 12,8 Mio. Euro. Das EBT hat sich mit 6,7 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahreswert verdoppelt.

Wir beabsichtigen, der Hauptversammlung am 30. Juni 2023 eine Dividende in Höhe von 0,09 Euro je Aktie für das Geschäftsjahr 2022 vorzuschlagen. Dieser Betrag berücksichtigt die global angespannte Gesamtlage. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht werden. Unser Dividendenvorschlag entspricht einer Ausschüttungsquote von knapp 21 Prozent des Konzernüberschusses im Geschäftsjahr 2022. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 Prozent bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für dieses Geschäftsjahr bestehen.

Sehr geehrte Damen und Herren, die globale Entwicklung in den letzten Jahren hat uns vieles gelehrt. So hat die COVID-19-Pandemie einmal mehr die Wichtigkeit digitaler Lösungen im Alltag herausgestellt. Neben flexiblen Arbeitsmodellen betrifft das insbesondere auch die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen. Als Pionier im Bereich digitaler Mobilität haben wir uns auch im Geschäftsjahr 2022 mit innovativen Produkten und Services weiterentwickelt. Zudem führen uns die Folgen des Klimawandels und des Russland-Ukraine-Kriegs unmissverständlich vor Augen, dass wir die Energiewende beschleunigen müssen – einerseits, um unser Klima zu schützen und andererseits, um energieunabhängig zu werden und dadurch handlungsfähig zu bleiben. Daher haben wir im Geschäftsjahr 2022 verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den Anteil von E-Fahrzeugen in unserer Flotte im zu erhöhen.



Donglim Shin (CEO)

Auch wenn unser Wachstum durch die gesamtwirtschaftlichen Folgen der Pandemie und des Kriegs in der Ukraine in Form von Lieferverzögerungen, Inflation und steigenden Zinsen gebremst wurde, haben wir 2022 in vielen Bereichen Fortschritte erzielt.

So bieten wir seit dem vergangenen Jahr im Geschäftsfeld Retail Leasing die Inzahlungnahme von Gebrauchtfahrzeugen über Sixt Neuwagen an, wobei die Abwicklung über autohaus24 erfolgt.

In den Geschäftsfeldern Flottenleasing und Flottenmanagement haben wir unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio auch im Geschäftsjahr 2022 weiter ausgebaut. So wurde z. B. unsere App „The Companion“ um eine integrierte Führerscheinkontrolle erweitert. Zudem ist die Fahrerun-

terweisung seit 2022 über unseren Partner DriversCheck auch digital möglich. Um Schäden einfacher abwickeln zu können, haben wir unser digitales Schadentool komplett überarbeitet. Das Tool berücksichtigt insbesondere die Anforderungen der Versicherungen, um Rückfragen an unsere Kunden zu minimieren. Durch die Möglichkeit, Fotos direkt via Smartphone hochzuladen, wurde der Prozess der Schadenmeldung deutlich vereinfacht.

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie sehen: Nicht nur die die Mobilität befindet sich im Wandel. Um den sich verändernden Kundenbedürfnissen gerecht werden und künftige Wachstumschancen zu nutzen, verändern auch wir uns. Unsere angepasste Strategie *FAST LANE 27* haben wir im vergangenen Geschäftsjahr auf unserer Hauptversammlung präsentiert.

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

Der Fokus liegt auf der strategischen Neuausrichtung des Geschäftsmodells. So erweitern wir u. a. die etablierten drei Geschäftssäulen mit Captive Leasing und On-Site-Retail um eine vierte und eine fünfte Säule. Zudem bauen wir unser Angebot weiter aus, indem wir Trends wie Car-as-a-Service oder Gebrauchtwagenleasing berücksichtigen. Gleichzeitig werden Innovationen und Kooperationen stärker in den Mittelpunkt rücken.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil von *FAST LANE 27* ist das Ziel, nachhaltiger zu werden, indem wir den Anteil alternativer Antriebe in unserer Flotte weiter erhöhen und grüne Mobilitätslösungen fördern.

Der Kern unserer vierten Geschäftssäule Captive Leasing ist ein von uns entwickeltes Leasingportal, das Herstellern ermöglicht, ihre Fahrzeuge über das eigene Händlernetzwerk an Kunden zu vermarkten. Nach einer intensiven Testphase können nun alle 490 Hyundai Händler in Deutschland mit Allane als Leasing-Partner zusammenarbeiten und ihren Kunden direkt vor Ort über das von Allane entwickelte Händlerportal attraktive Leasingkonditionen anbieten. Zudem ermöglichen Kooperationen mit weiteren Herstellern langfristiges Wachstumspotential.

Für unsere fünfte Geschäftssäule, On-Site-Retail, planen wir die Transformation hin zu einem umfassenden Mobility Hub für autobezogene Produkte und Services. Ein erstes Beispiel dafür ist die erwähnte Inzahlungnahme von Gebrauchtfahrzeugen, die wir seit 2022 anbieten. Zukünftig wollen wir unser Leistungsspektrum, das über den Autokauf hinausgeht, weiter ausbauen und unseren Kunden z. B. die Möglichkeit bieten, Gebrauchtwagen wieder aufbereiten zu lassen oder passende Versicherungen abzuschließen.



Álvaro Hernández (CFO)

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, mit unserem Großaktionär HCBE haben wir einen starken strategischen Partner an unserer Seite. Daher und auf Basis unserer bereits erreichten Fortschritte sind wir optimistisch, *FAST LANE 27* zügig umzusetzen und zu profitablen Wachstum zurückzukehren. Die Erfolge werden sich voraussichtlich ab dem laufenden Geschäftsjahr realisieren lassen.

Für das Geschäftsjahr 2023 erwarten wir einen Konzernvertragsbestand in einer Bandbreite von 120.000 bis 150.000 Verträgen und einen operativen Konzernumsatz in einer Bandbreite von 350 bis 400 Mio. Euro. In Bezug auf das EBT rechnen wir mit einem niedrigen zweistelligen Millionenbetrag

Wir bedanken uns herzlich bei Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für Ihr Vertrauen. Unser Dank gilt ebenfalls unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für Ihren hervorragenden Einsatz sowie dem Aufsichtsrat für die konstruktive Zusammenarbeit.

Pullach, im April 2023

Der Vorstand

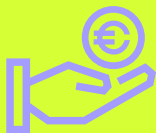
Donglim Shin
CEO

Álvaro Hernández
CFO

Highlights

2022/23

Im Geschäftsjahr 2022 haben wir in vielen Bereichen Fortschritte erzielt und unsere neue Wachstumsstrategie **FAST LANE 27** vorgestellt. **2023** wollen wir unser Tempo weiter beschleunigen – on „all lanes“.



sixt-neuwagen.de erweitert Serviceangebot um Ankauf von Gebrauchtfahrzeugen

Allane bietet die Inzahlungnahme von Gebrauchtfahrzeugen über Sixt Neuwagen an. Interessierte können ihr altes Fahrzeug entweder an Sixt Neuwagen verkaufen oder es bei Bestellung eines Neufahrzeugs in Zahlung geben. Die Abwicklung erfolgt über autohaus24.



Hyundai Captive Leasing

Allane startet eine Kooperation mit Hyundai Motor Deutschland. Unter der Marke „HYUNDAI Leasing“ können alle 490 deutschen Hyundai-Händler mit Allane als Leasing-Partner zusammenarbeiten und ihren Kunden direkt vor Ort über das von Allane neu entwickelte Händlerportal „Allease“ attraktive Leasingkonditionen anbieten.



Kooperation mit AUTO1.com

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



Einführung einer neuen Corporate Identity

Die Allane Mobility Group erneuert ihr Markendesign und benennt die Marken im Flottengeschäft in „Allane Fleet“ (bisher „Sixt Leasing“) und „Allane Mobility Consulting“ (bisher „Sixt Mobility Consulting“) um. Das Rebranding der Allane Mobility Group folgt ihrer Umfirmierung und spiegelt sich künftig auch im Markenauftritt der Unternehmensgruppe wider.

Förderung von Elektromobilität

Die Allane Mobility Group kooperiert mit Mer Solutions. Gemeinsam stellen die beiden Unternehmen den Kunden der Allane Mobility Group die ganzheitliche Ladelösung „eeFlat“ zur Verfügung.



Kurzzeit-Leasing als günstige Alternative zum Auto-Abo

Die Allane Mobility Group bietet Gewerbekunden den VW T-Cross im Kurzzeit-Leasing inklusive Kfz-Versicherung an und schließt damit die Lücke zwischen dem klassischen Fahrzeug-Leasing und dem Auto-Abo.



Neue Wachstumsstrategie „FAST LANE 27“

Die Allane Mobility Group stellt auf der Hauptversammlung ihre neue Strategie „FAST LANE 27“ vor, deren übergeordnetes Ziel es ist, den sich verändernden Kundenbedürfnissen zu entsprechen und zu profitablen Wachstum zurückzukehren. So sollen u. a. die etablierten drei strategischen Säulen mit Captive Leasing und On-Site-Retail um eine vierte und eine fünfte Säule erweitert werden.



Sonderaktion Black Leasing Friday

Sixt Neuwagen nimmt mit der Sonderaktion „Black Leasing Friday“ erneut am Schnäppchentag des Jahres teil und bietet in diesem Rahmen beliebte Neuwagen zu besonders attraktiven Konditionen an – 2022 erstmals auch E-Fahrzeuge.

A.2 – Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat im Geschäftsjahr 2022 diejenigen Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen. Insbesondere hat er den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und seine Tätigkeit überwacht. Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft und des Konzerns und der strategischen Weiterentwicklung befasst und war in sämtliche Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden.

Der Aufsichtsrat hielt seine Sitzungen im Jahr 2022 pandemiebedingt erneut im Wege von Videokonferenzen ab. Im Geschäftsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung statt. Hiervon wurden alle Sitzungen im Wege von Video-/Audiokonferenzen durchgeführt. Weitere Beschlussfassungen erfolgten im schriftlichen Verfahren. Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von mindestens zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde eingehalten. Alle jeweils bestellten Mitglieder nahmen an den Sitzungen und Beschlussfassungen teil, entsprechend den Vorgaben der Satzung teilweise auch unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmedien.

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

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

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

Themen im Aufsichtsratsplenium

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

Der Aufsichtsrat hielt insbesondere zu folgenden Themen Beratungen:

- **Geschäftsplanung und Strategie:** Zu Beginn des Berichtszeitraums befasste sich der Aufsichtsrat mit der Geschäftsplanung des Vorstands für die kommenden Jahre und erneut mit der Neuausrichtung der Konzernstrategie. Der Aufsichtsrat ließ sich Mehrjahresplanung, Strategie und Fortschritt ausführlich vom Vorstand erläutern und stimmte den Budget- und Plananpassungen zu, die insbesondere vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklung der fortdauernden COVID-19-Situation, der damit einhergehenden Veränderung des Markt- und Geschäftsumfeldes und der geopolitischen Lage erforderlich waren.
- **Hauptversammlung:** Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2022 beschäftigte sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den Tagesordnungspunkten. Dazu gehörten insbesondere die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, eine Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts, sowie

Wahlen zum Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den einzelnen Tagesordnungspunkten und schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 0,06 Euro je Aktie vorzuschlagen. Vorstand und Aufsichtsrat haben ihre Entscheidung zum Dividendenvorschlag auf Grundlage der aktuellen Geschäfts-, Investitions- und Liquiditätsplanung der Gesellschaft getroffen, die die ökonomischen und finanziellen Auswirkungen der COVID-19-Situation und der sonstigen geopolitischen Lage auf die Märkte und das Unternehmen der Allane SE bereits berücksichtigt hat.

- **Kampagnen und Innovationen:** Im Lauf des Berichtsjahres wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über wesentliche Kampagnen und Innovationen informiert und beschäftigte sich mit deren erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2023 die jährliche Entsprechenserklärung gemäß §161 Aktiengesetz (AktG) abgegeben. Diese ist allen Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.allane-mobility-group.com dauerhaft zugänglich. Mit einigen Ausnahmen folgt die Allane SE dabei den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

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

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

Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat

Im Vorstand kam es im Berichtsjahr zu keinen personellen Veränderungen.

Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Mai 2022 haben Frau Hyun Joo Kim und Herr Chiwhan Yoon ihre Mandate im Aufsichtsrat niedergelegt. Mit Wirkung zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 29. Juni 2022 hat zudem Herr Dr. Julian zu Putlitz sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt.

Am 29. Juni 2022 wurden sodann die Herren Norbert van den Eijnden, Su Ho Kim und Hyung Seok Lee von der Hauptversammlung der Gesellschaft in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Norbert van den Eijnden gehörte dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits als gerichtlich bestelltes Mitglied an.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2022

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

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den Jahresabschluss der Allane SE und den Konzernabschluss sowie den Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war durch den Aufsichtsrat auf Grundlage des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Juni 2022 beauftragt worden.

Der Prüfungsausschuss und das Aufsichtsratsplenum erhielten die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer sowie dem Vorschlag des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns jeweils mit einer ausreichenden Frist zur Prüfung. Die Erörterung und Prüfung fand in der bilanzfeststellenden Aufsichtsratssitzung am 28. April 2023 statt, nachdem sich der Prüfungsausschuss hierüber in seiner Sitzung am 18. April 2023 beraten und diese Unterlagen erörtert hat.

Der an der Sitzung des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsratsplenum teilnehmende Abschlussprüfer des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses gab umfassend Auskunft über die wesentlichen Ergebnisse seiner Tätigkeit und der Abschlussprüfung. Nach Analyse der Risikolage und des Risikomanagements kam der Prüfer zu dem Schluss, dass es in der Allane SE und den Konzerngesellschaften keine wesentlichen Risiken gibt, die nicht in den Berichten erwähnt sind. Die Prüfung der Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und

des Risikomanagementsystems durch den Abschlussprüfer führte zu keinen Einwendungen. Darüber hinaus informierte der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat über Leistungen, die über die Abschlussprüfung hinaus erbracht worden waren. Umstände, die Zweifel an der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers begründen könnten, lagen nach seiner Einschätzung nicht vor.

Der Aufsichtsrat nahm von dem Ergebnis der Abschlussprüfung zustimmend Kenntnis und erhob nach Abschluss seiner eigenen Prüfung keine Einwendungen. Der vom Vorstand aufgestellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Jahres- und Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft wurden vom Aufsichtsrat gebilligt. Der Jahresabschluss 2022 der Allane SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt. Der Aufsichtsrat schloss sich dem vom Vorstand unterbreiteten Vorschlag zur Verwendung des Bilanzgewinns 2022 an.

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

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

Die Überprüfung des Berichts über die Beziehungen der Allane SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG

Pullach, im April 2023

Der Aufsichtsrat

Jochen Klöpfer	Vorsitzender
Thomas Hanswillemenke	Aufsichtsrat
Norbert van den Eijnden	Aufsichtsrat
Su Ho Kim	Aufsichtsrat
Hyung Seok Lee	Aufsichtsrat

durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat führte zu keinen Beanstandungen. Der Aufsichtsrat schloss sich daher dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung erhob der Aufsichtsrat gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen keine Einwendungen.

Dank an Vorstand und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Berichtsjahr ist der Konzernvertragsbestand deutlich unter dem Vorjahreswert geblieben. Der operative Umsatz verbleibt zum Ende des Berichtsjahrs auf Vorjahresniveau. Das EBT lag – bedingt durch das hohe Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt und der damit verbundenen hohen Margen beim Verkauf von Leasingrückläufern, geringeren Abschreibungen auf das Leasingvermögen und einer Verbesserung des Finanzergebnisses – sehr deutlich über dem Wert des Vorjahres.

Mit Blick auf die vor diesem Hintergrund dennoch zufriedenstellende Jahresbilanz gebührt dem Vorstand, den Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften der Allane SE sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern der herzliche Dank des Aufsichtsrats für die geleistete engagierte Arbeit. Die Allane Mobility Group erwartet, dass die Geschäftsentwicklung in 2023 weiterhin durch die Zins- und Inflationsentwicklung sowie einer allmählichen Normalisierung der Neu- und Gebrauchtwagenpreise beeinflusst wird, wobei der anhaltende Russland-Ukraine Krieg zusätzliche Auswirkungen auf die europäische Volkswirtschaft und den Automobilmarkt haben kann. Insgesamt sind wir zuversichtlich, die erfolgreiche Entwicklung der Allane Mobility Group weiter fortzusetzen.

A.3 – Allane SE-Aktie

Herausforderndes Jahr 2022 für den Aktienmarkt

Die internationalen Aktienmärkte haben sich 2022 mit einer hohen Volatilität entwickelt. Am Jahresende schloss der deutsche Leitindex DAX bei 13.924 Punkten, was einem Rückgang von 12,3 % im Vergleich zum Jahresschlusskurs 2021 (15.885 Punkte) entspricht. Das Jahreshoch wurde am 5. Januar 2022 bei 16.272 Punkten erreicht, während das Jahrestief – nach einem Abwärtstrend und der zunehmend herausfordernden wirtschaftlichen Lage – am 29. September 2022 bei 11.976 Punkten verzeichnet wurde.

Die negative Entwicklung an den Kapitalmärkten geht im Wesentlichen auf die zunehmenden gesamtwirtschaftlichen Herausforderungen zurück, die infolge des Russland-Ukraine-Kriegs weiter verschärft wurde.

Der DAX eröffnete den Börsenhandel in Deutschland am 3. Januar 2022 bei 15.947 Punkten. In den darauffolgenden Monaten entwickelte sich ein Abwärtstrend, der insbesondere durch den Einmarsch Russlands in die Ukraine und die weltwirtschaftlichen Folgen beschleunigt wurde. Auf starke Abverkäufe erfolgten immer wieder auch kräftige Erholungen, häufig getrieben von Inflationsdaten oder Ankündigungen der Zentralbanken über Ausmaß und Dauer der Zinsanhebungen. Nach dem Jahrestief im September erholte sich der DAX zwischen Oktober und November um rund 2.000 Punkte und bewegte sich zum Jahresende hin meistens bei rund 14.000 Punkten.

Allane-Aktie auf Jahressicht im Minus

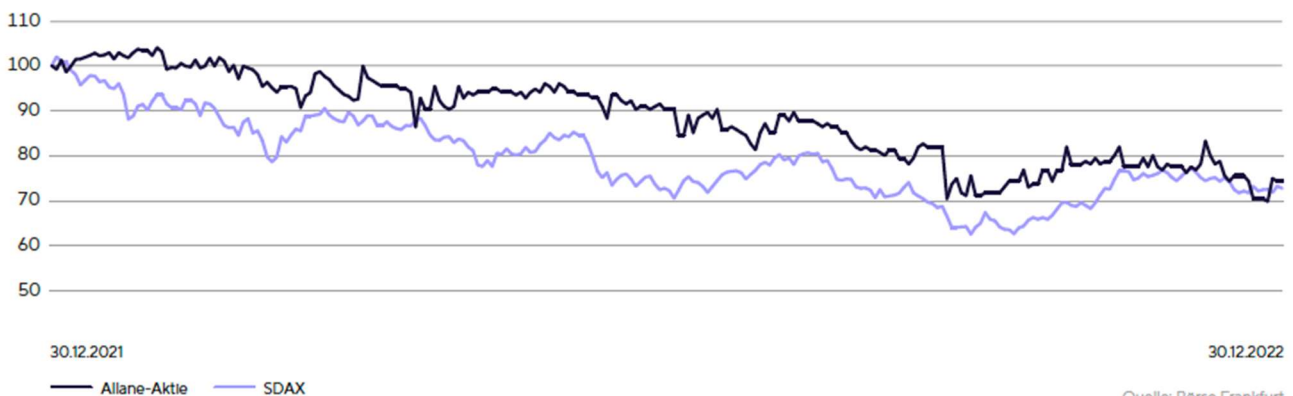
Die Allane-Aktie entwickelte sich 2022 zunächst positiv und konnte dem ersten Kurssturz nach Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs weitestgehend standhalten. Im Verlauf des Jahres blieb die Aktie jedoch nicht vom Druck des Gesamtmarktes verschont und gab deutlich nach. Am letzten Handelstag des Jahres schloss sie bei 11,60 Euro. Damit notierte sie 25,7 % unter dem Jahresschlusskurs des Vorjahres (15,62 Euro). Der SDAX verzeichnete im Jahr 2022 allerdings einen Rückgang von 27,3 %.

Die Allane-Aktie erreichte am 1. Februar ihr Jahreshoch von 16,24 Euro. Es setzte ein sich beschleunigender Abwärtstrend ein, sodass die Aktie am 27. Dezember ihr Jahrestief von 10,90 Euro erreichte. Ab Ende September hatte das Handelsvolumen der Allane-Aktie deutlich zugenommen.

Die am 1. Juli 2022 veröffentlichte neue Wachstumsstrategie der Allane SE *FAST LANE 27* hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wertentwicklung der Allane-Aktie. Auch die am 2. November 2022 veröffentlichte Prognoseanhebung für das Konzern-EBT des Gesamtjahrs wirkte sich kaum auf die Kursentwicklung aus.

Im August 2022 wurde der fortlaufende Handel der Allane-Aktie auf XETRA eingestellt. Die Aktie wird aber weiterhin an der Börse Frankfurt gehandelt.

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



Aktionärsstruktur

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

Daten zur Allane Aktie

Aktiengattung	Nennwertlose stimmberechtigte Inhaberkontostammaktien (WKN: AODPRE, ISIN: DE000AODPRE6)
Börsenplätze	Alle kursstellenden deutschen Börsen ¹
Handelssegment	Prime Standard
Designated Sponsors	-

¹ Ausnahme XETRA

Dividendenpolitik

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

Für das Geschäftsjahr 2021 beschloss die ordentliche Hauptversammlung am 29. Juni 2022 die vom Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene, im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht erhöhte Dividende von 0,06 Euro je Aktie. Die Dividende trug damit den Einschränkungen und Herausforderungen der weiterhin Unsicherheiten und andauernden COVID-19-Situation Rechnung. Die Ausschüttungsquote betrug rund 21 % des Konzernüberschusses. Bezogen auf den Jahresschlusskurs 2021 errechnete sich eine Dividendenrendite von rund 0,36 %.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwägt der Vorstand der Allane SE, der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2023 vorzuschlagen, eine Dividende in Höhe von 0,09 Euro je Aktie auszuschütten, die der momentanen herausfordernden und weiterhin unsicheren gesamtwirtschaftlichen Lage Rechnung trägt. Der übrige, nicht ausgeschüttete Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht. Der Dividendenvorschlag des Vorstands würde zu einer Ausschüttungsquote von knapp 21 % des Konzern-

überschusses für das Geschäftsjahr 2022 führen. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 % bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für das Geschäftsjahr 2022 bestehen.

	2022	2021
Ergebnis je Aktie (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,44	0,28
Dividende (in Euro)	0,09 ¹	0,06
Anzahl der Aktien (per 31.12.)	20.611.593	20.611.593
Dividendensumme (in Mio. Euro)	1,9	1,2
Ausschüttungsquote	21 %	21 %

¹ Vorschlag der Verwaltung

	2022	2021
Höchstkurs (in Euro) ²	16,24	17,90
Tiefstkurs (in Euro) ²	10,90	15,04
Schlusskurs (in Euro) ²	11,60	15,66
Dividendenrendite (in %) ³	0,78	0,36
Börsenkapitalisierung (in Mio. Euro) ³ per 31.12.	239,1	322,8

² Alle Kurse beziehen sich auf Kurse der Börse Frankfurt

³ Auf Basis Jahresschlusskurs der Börse Frankfurt

Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

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

Die Gesellschaft vermittelte im Jahr 2022 Analysten, Investoren und Medien mit regelmäßigen Veröffentlichungen einen Überblick über die Geschäftslage und Geschäftsentwicklung des Konzerns. Im Fokus des Interesses stand vor allem die neue Wachstumsstrategie der Allane SE *FAST LANE 27* und die damit verbundene Neuausrichtung des Geschäftsmodells mit neuen Partnerschaften, neuen Geschäftssäulen und Expansionsmöglichkeiten. Insbesondere wurden die daraus entstehenden Chancen und Mehrwerte für Kunden, Partner, Mitarbeiter und Investoren erläutert.

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

A.4 – Nachhaltigkeit

1. Nachhaltigkeit bei Allane

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

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

1.1 Wesentlichkeit

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

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

1.2 Management

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

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

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

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

2. Wesentliche Handlungsfelder

Das Nachhaltigkeitsmanagement von Allane zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens mit ökologischen, gesellschaftlichen und ethischen Aspekten in Einklang zu bringen. Es wird durch Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen operationalisiert und in die Unternehmensprozesse

integriert. Zudem baut das Nachhaltigkeitsmanagement auf den Anforderungen und Interessen der verschiedenen Stakeholder auf. Von besonderer Bedeutung sind dabei Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Investoren.

Neben dem übergeordneten Bereich „Nachhaltigkeit bei Allane“ gliedert sich das Nachhaltigkeitsmanagement in sechs wesentliche Handlungsfelder. Diese werden im Folgenden näher beschrieben.

2.1 Corporate Governance

Der Erfolg von Allane beruht nicht nur auf der Geschäftspolitik, sondern auch auf der Einhaltung moralischer und ethischer Standards, auf Integrität und auf dem Vertrauen, das Kunden, Lieferanten, Aktionäre, Mitarbeiter und Geschäftspartner dem Unternehmen entgegenbringen. Dieses Vertrauen kann nur gewonnen und bewahrt werden, wenn sich alle Mitarbeiter an Recht und Gesetz und an die hohen Verhaltensstandards von Allane halten. Auch Kooperationspartner stehen in einer vergleichbaren Pflicht, da sie für Außenstehende als Repräsentanten des Unternehmens Allane wahrgenommen werden. Allane hat es sich zum Ziel gesetzt, alle Mitarbeiter und Kooperationspartner für das Thema Compliance zu sensibilisieren. Hierbei spielt der konzernweit gültige und regelmäßig aktualisierte Code of Conduct eine zentrale Rolle, zu dessen Einhaltung sich alle Mitarbeiter sowie Kooperationspartner verpflichtet haben. Der Kodex regelt das Verhalten gegenüber Geschäftspartnern und Dritten, die Grundsätze zum Arbeitsumfeld sowie den Umgang mit Interessenkonflikten, Vermögenswerten und Einrichtungen von Allane, mit geistigem Eigentum von Dritten sowie mit Informationen.

Im Code of Conduct wird unter anderem die Institution eines externen Ombudsmanns kodifiziert. Falls Mitarbeiter Compliance-Verstöße melden möchten, dient ihnen der Ombudsmann neben dem eigenen Vorgesetzten und dem Compliance Officer als zusätzliche Anlaufstelle. Der Compliance Officer steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorstand und unterstützt diesen hinsichtlich präventiver Maßnahmen. Die Einhaltung aller Gesetze und die Beachtung des Code of Conduct werden in allen Konzerngesellschaften der Allane Mobility Group regelmäßig kontrolliert.

Konzepttabelle Corporate Governance und Compliance

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

Allane formuliert darüber hinaus klare Erwartungen an das korrekte Verhalten seiner Mitarbeiter und stellt klar, dass Geschäftsbeziehungen nur mit jenen Kunden, Beratern und Geschäftspartnern zu unterhalten sind, deren Geschäftstätigkeiten im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften stehen und deren Finanzmittel legalen Ursprungs sind. Im Rahmen der rechtlichen und regulatorischen Verpflichtungen wurde die Funktion eines Geldwäschebeauftragten mit klar definiertem Handlungsauftrag eingerichtet. Zugleich wurden Organisationsrichtlinien verfasst, um Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung und sonstige strafbare Handlungen zu verhindern. Jeder Mitarbeiter muss die entsprechenden Richtlinien per Unterschrift akzeptieren und darüber hinaus an regelmäßigen Schulungen zu diesem Themenkomplex teilnehmen. Die erfolgreiche Teilnahme wird protokolliert und nachgehalten. Allane hat gemäß § 9 Abs. 1, 2 Nr. 1 bis 4 Geldwäschegesetz laufende risikoorientierte Maßnahmen zur Beurteilung der Zuverlässigkeit initiiert. Beispielsweise finden entsprechende Beurteilungen bei Begründung eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses sowie risikoorientiert während des Bestehens eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses durch den Vorgesetzten statt.

Als international tätiges Unternehmen bekennt sich die Allane Mobility Group uneingeschränkt zur Wahrung der Menschenrechte und Einhaltung entsprechender gesetzlicher Regularien im In- und Ausland. Der Konzern verpflichtet sich dazu, die Menschenrechte zu achten, zu fördern und transparent zu den Ergebnissen seines Handelns zu berichten. Zusätzlich orientiert sich Allane an den IAO-Kernarbeitsnormen (Internationale Arbeitsorganisation) und bekennt sich zu den darin enthaltenen fünf Grundprinzipien. Diese stützen sich auf das Recht der Vereinigungsfreiheit und zu Kollektivverhandlungen, die Beseitigung der Zwangsarbeit, die Abschaffung der Kinderarbeit, das Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf sowie Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit. Darüber hinaus verpflichtet Allane auch seine Kooperationspartner zur Achtung der Menschenrechte und zur Einhaltung hoher Sozialstandards. Um dies zu gewährleisten, werden die entsprechenden

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

Quellen

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

2.2 Klimaschutz

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

Konzepttabelle Klimaschutz

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

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

Im Geschäftsjahr 2022 hat Allane seinen Privat-, Gewerbe- und Firmenkunden Leasingverträge für Neuwagen mit einer Laufzeit von zwölf bis 72 Monaten angeboten. Zum 31. Dezember 2022 hatten die aktiven Leasingverträge im Bestand eine durchschnittliche Laufzeit von rund 42 Monaten. Durch die regelmäßige Erneuerung der Leasingflotte mit moderneren Fahrzeugen kann der durchschnittliche CO₂-

Ausstoß je Fahrzeug über die Zeit hinweg kontinuierlich gesenkt werden.

Ein weiteres Beispiel für das ökologische Engagement von Allane ist die Aktion „Du Auto – wir Baum“, in deren Rahmen autohaus24 für jeden verkauften Gebrauchtwagen einen Baum pflanzt. Im Jahr 2022 wurden so über 4.700 Bäume gepflanzt.

Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Leasingflotte in g/km	2022	2021
	120	123

2.3 Ressourcennutzung

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

Konzepttabelle Ressourcennutzung

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

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

2.4 Arbeitgeberattraktivität

Allane misst der Kundenorientierung und der Dienstleistungsmentalität seiner Mitarbeiter höchste Bedeutung für den Geschäftserfolg bei. Das Unternehmen betrachtet es daher als seine Verantwortung, seine Mitarbeiter weiterzu-

entwickeln, ihre Gesundheit und ihr Engagement zu fördern, sie in Entscheidungen einzubinden und Chancengleichheit zu ermöglichen. Das konzernweite Arbeitsklima und der Umgang aller Mitarbeiter sind von gegenseitigem Respekt, Fairness und dem Verbot jedweder Diskriminierung geprägt.

Allane ist ein bekannter Arbeitgeber mit einem guten Image. Um weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben, hat sich das Unternehmen unter anderem das Ziel gesetzt, die Work-Life-Balance seiner Mitarbeiter stetig zu verbessern und deren Gesundheit zu fördern. Mitarbeiter in den Zentral- und Verwaltungsfunktionen sowie Führungskräfte arbeiten auf Basis von Vertrauensarbeitszeit (Stand Dezember 2022: rund 50 % aller Angestellten der Allane Mobility Group in Deutschland). Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen seinen Mitarbeitern durch flexible Arbeitsmodelle, ihrer Arbeit in bis zu 50% der Arbeitszeit unabhängig vom Arbeitsort nachzugehen („Mobile Work“). Durch die Einführung eines Fahrrad-Leasing-Angebots fördert Allane zudem aktiv die Gesundheit der Mitarbeiter.

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

Konzepttabelle Arbeitgeberattraktivität

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

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

2.5 Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Der Unternehmenserfolg von Allane hängt in entscheidendem Maße vom Wissen, Können und Engagement seiner Mitarbeiter ab. Qualifizierte Arbeitskräfte sind für den Konzern der wichtigste Baustein, um als Premiumanbieter am Markt auftreten zu können und „Customer Excitement“ zu generieren. Daher bekennt sich das Unternehmen zu einer

Kultur, in deren Mittelpunkt die Menschen stehen, die dort arbeiten. Allane hat den Anspruch, die Talente seiner Mitarbeiter konsequent zu wecken und zu fördern, den Einsatz der Mitarbeiter adäquat zu honorieren und bei der Vergütung nach einheitlichen Grundsätzen vorzugehen, die jeder Form der Diskriminierung entbehren.

Konzepttabelle Mitarbeiterförderung und -entwicklung

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

Talentförderung ist mit der Weiterentwicklung von fachlicher Kompetenz verbunden. Daher intensiviert Allane die Anzahl von Präsenzs Schulungen und E-Learnings in Schulungszentren sowie die Verzahnung dieser beiden Unterrichtsformen bedarfsgerecht. Das Schulungsangebot richtet sich an Mitarbeiter aller Hierarchiestufen und deckt einen breiten Themenkatalog ab.

Um das individuelle Engagement seiner Mitarbeiter für den Unternehmenserfolg zu fördern und entsprechend zu honorieren, hat Allane für bestimmte Mitarbeitergruppen ein leistungsorientiertes Vergütungssystem eingeführt. 32 % Prozent aller Mitarbeiter des Allane Mobility Group in Deutschland bezogen per Ende 2022 neben ihrem Fixgehalt eine variable Vergütung. Um die individuelle Leistung jedes Mitarbeiters noch stärker als bislang zu würdigen, hat sich Allane zum Ziel gesetzt, die bestehenden leistungsabhängigen Vergütungsmodelle weiterzuentwickeln. Hierfür werden die bestehenden variablen Vergütungsmodelle regelmäßig evaluiert, wobei die Quote der Mitarbeiter mit leistungsorientierten Vergütungsanteilen ermittelt wird.

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

2.6 Gesellschaftliches Engagement

Allane sieht sich in der Pflicht, zum Wohl der Gesellschaft beizutragen. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwort-

tung ist ein fester Bestandteil der Unternehmenspolitik und entspricht dem Selbstverständnis, Leitbild und Wertesystem von Allane. Das Unternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, sein gesellschaftliches Engagement weiter auszubauen, insbesondere bei den Themen Energie und Umwelt sowie bei ehrenamtlicher Mitarbeit und beim Engagement im gemeinnützigen Bereich. Im Geschäftsjahr 2022 hat sich die Allane Mobility Group an mehreren Spendenaktionen beteiligt, um soziale Projekte und Organisationen zu fördern und damit einen gesellschaftlichen Beitrag zu leisten.

Konzepttabelle Gesellschaftliches Engagement

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

B

Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

B.1	Grundlagen des Konzerns	20
B.2	Wirtschaftsbericht	24
B.3	Personalbericht	34
B.4	Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	39
B.5	Prognosebericht	42
B.6	Risiko- und Chancenbericht	46
B.7	Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	62
B.8	Abhängigkeitsbericht	62
B.9	Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	63
B.10	Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HG	65

B.1 – Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Pullach, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Sixt Leasing“, „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 Geschäft 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 banken- und herstellerunabhängige Leasinggesellschaft in Deutschland. Der Geschäftsbereich ist daneben mit operativen Tochterunternehmen in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden vertreten.

Der Geschäftsbereich Leasing gliedert sich in die beiden Geschäftsfelder 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 Fuhrparkankauf 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](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de). Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden (mit bis zu 20 Fahrzeugen) die Möglichkeit, Modelle von rund 35 Pkw-Herstellern zu konfigurieren, ein individuelles Leasingangebot anzufordern und online zu bestellen. Zudem kann aus einer großen Anzahl an sofort verfügbaren Lagerwagen

ausgewählt werden. Mit dem Fahrzeugleasing im online-gestützten Direktvertrieb adressiert das Unternehmen einen in Deutschland stark wachsenden Markt. 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 Unfallmanage-

ment bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „The Companion“ ermöglicht es fahrzeugbezogene Aufgaben wie die Buchung von Werkstattterminen per Smartphone zu erledigen und unterstützt die digitale Kommunikation zwischen Fuhrparkmanagern und Firmenwagennutzern.

1.3 Wesentliche externe Einflussfaktoren

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

Wirtschaftlich ist der Konzern von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen, die vor allem die Ausgabebereitschaft 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.

Folgende 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 (Vertragsanzahl),

- der Konzernumsatz (operativer Umsatz und Verkaufserlöse),
- das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen des Konzerns (EBITDA),
- die operative Umsatzrendite des Konzerns (EBT/operativer Umsatz) sowie
- die Eigenkapitalquote des Konzerns (Eigenkapital/ Bilanzsumme).

3. Forschung und Entwicklung

Die Allane SE verfolgte im Geschäftsjahr 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.

B.2 – Wirtschaftsbericht

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren lassen und sich die Jahreszahlen nicht aus der Aufsummierung der einzelnen Quartalszahlen ergeben. Aus gleichem Grund kann es sein, dass dargestellte Prozent-Angaben nicht genau die absoluten Zahlen widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

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 Aktie ² (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,44	0,28	0,15	

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

² Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände reduzierten sich um 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 zurückgezahlten Anleihe mit einem Nennwert von 250 Mio. Euro zurückführen 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 Fahrzeugverkäufen 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 Umsatz-

rendite des Segments (EBT/operativer Segmentumsatz) belief sich damit auf 3,7 % (2021: 1,7%).

Kennzahlen Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2022	2021	Veränderung in %
Leasingerlöse (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 Treibhausgasmindeprämie (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 Endsprungs 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 Vorjahrestichtag (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.

B.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 (Instituts-VergV). 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 Mitarbeitern erbringt ihre Vertriebsleistung in einem sehr eng gesteckten Rahmen. Sie entscheidet nicht eigenständig über das Zustandekommen eines Vertrages, vielmehr wird diese Freigabe durch das Operative Kreditmanagement im

Rahmen der Kompetenzordnung gegeben bzw. abgelehnt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das Handeln des Vertriebsteams in Einklang mit der Geschäfts- und Risikostrategie steht.

Benefits

Neben Grundvergütung und variabler Vergütung können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 bankaufsichtliche 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.

B.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.

B.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. Wenngleich 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 Wachstumschancen 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.

B.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-Lizenzerteilung angefordert werden, zeitnah eingereicht werden, hat die Allane Mobility Group ein Projektteam installiert und mit dieser Aufgabe betraut. Rückfragen und Auskunftersuchen der BaFin/Bundesbank sind vor Abschluss des Erlaubnisverfahrens möglich. Daher ist das Datum der Genehmigungserteilung der ZAG-Lizenz 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 Automobileasing 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 Betriebs-einheiten, 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 Risikoberichterstattung – 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 Swapgeschäfte sind die in das ABS-Programm eingelieferten Leasing- und Restwertforderungen fristenkongruent refinanziert. Gleichwohl verbleibt grundsätzlich das Risiko, dass ein Anstieg der Refinanzierungskosten eine signifikante Auswirkung auf die Kostenbasis haben kann und der Konzern höhere Refinanzierungskosten eventuell nicht im selben Maße an seine Kunden weitergeben kann.

3.4 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 Rechtstreitigkeiten 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 Formulierungsungenauigkeiten 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 eingestuften 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 ausgearbeitet.

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 Konjunktorentwicklung 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 herstelleregebundenen 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](https://www.sixt-neuwagen.de) unter anderem Servicepakete für Schadenmanagement, Inspektion sowie Wartung und Verschleiß an. McKinsey erwartet, dass die Bedeutung von gebündelten und modularen Services in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird.

Ziel 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, [bdl.leasingverband.de](https://www.bdl-leasingverband.de), Stand: 7. Dezember 2021;
McKinsey, [Subscribed to future auto finance yet?](https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-transportation/our-insights/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](https://www.sixt-neuwagen.de) und [autohaus24.de](https://www.autohaus24.de) zu erhöhen und die Zahl der Vertragsabschlüsse zu steigern. Marketingaktionen können sowohl in Kooperation mit einem Marketingpartner als auch komplett eigenständig über die 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 konzerneigene 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, Jahresendrallye 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 leasht 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 Endspurts 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.

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

Die Allane SE ist nach § 289b Abs. 2 bzw. § 315b Abs. 2 HGB von der Pflicht zur Erweiterung des Lageberichts bzw. des Konzernlageberichts um eine nichtfinanzielle Erklärung befreit, da sie in die nichtfinanzielle Konzernklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2022 der Banco Santander S.A. enthalten ist. Die 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.

B.8 – Abhängigkeitsbericht

Die HCBE hält 92,07% der Stammaktien und Stimmrechte als größte Anteilseignerin der Allane SE. Es bestand damit seitens der Allane SE im Geschäftsjahr 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.“

B.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.

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

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarktes in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der nach außen und innen gerichteten Unternehmenskommunikation. Der Aufsichtsrat und der Vorstand berichten an dieser Stelle gemäß §§ 289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE ir.allane-mobility-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 Führungspersonlichkeiten, weshalb die Gesellschaft der Auffassung ist, dass eine Berichterstattung über die Vorgehensweise zur langfristigen Nachfolgeplanung den Informationsinteressen der Aktionäre und Anleger nicht förderlicher ist.
- Aktuell gehört dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mit Herrn Norbert van den Eijnden in Abweichung von Ziffer C.7 Satz 1 Kodex lediglich ein Mitglied an, das nach der Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist. Aus Sicht der Gesellschaft beeinträchtigt dies nicht die ordnungsgemäße und sorgfältige Aufgabenwahrnehmung durch den Aufsichtsrat und seine Mitglieder.
- Als Vorstandsmitglied der Santander Consumer Bank AG ist der Aufsichtsratsvorsitzende abweichend von Ziffer C.10 Satz 1 Kodex 2022 nicht unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass dies keine Beeinträchtigung der effektiven Wahrnehmung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden bedeutet.
- Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Effizienz seiner Arbeit und Aufgabenerfüllung, sieht aber davon ab, in der Erklärung zur Unternehmensführung zu berichten, ob und wie eine Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat durchgeführt wurde (Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022). Hierzu ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die aktuelle Struktur des Aufsichtsrats keinen Komplexitätsgrad hat, welcher eine Berichterstattung zur Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung in Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022 erfordern würde.
- Der Bericht des Aufsichtsrats enthält keine Angaben zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer D.11 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Berichterstattung zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine wesentlichen Informationen für Aktionäre oder Anleger darstellt.
- Der Aufsichtsrat entscheidet bei Bestellungen von Mitgliedern des Vorstands oder Vorschlägen von Kandidaten zur Wahl des Aufsichtsrats im Einzelfall, inwieweit er das Alter von Kandidaten berücksichtigt. Denn der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Festlegung einer allgemeinen Altersgrenze und damit die Einführung einer allgemeinen Auswahlbeschränkung nicht im Interesse der Gesellschaft wäre. Eine bestimmte Altersgrenze für die Mitglieder des Vorstands oder die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde daher nicht festgelegt und ist nicht in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben (Ziffern B.5 und C.2 des Kodex 2022).
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist nicht auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht (Ziffer D.1 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats keine wesentliche Information für Aktionäre oder Anleger darstellt, die zusätzlich zu den in der Erklärung zur Unternehmensführung enthaltenen Informationen zugänglich gemacht werden sollte.
- Der Aufsichtsrat hat in Abweichung von der Empfehlung in Ziffer D.5 DCGK 2022 keinen Nominierungsausschuss gebildet. Aufgrund der aktuellen Größe des Aufsichtsrats, welche ein effizientes Arbeiten des Gesamtgremiums erlaubt, wird die Bildung von Ausschüssen – mit Ausnahme des mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschusses – derzeit nicht für erforderlich gehalten.

- Von einer Offenlegung der zur Beurteilung der Üblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogenen Peer Group (Ziffer G.3 Satz 1 Halbsatz 2 DCGK 2022) wird abgesehen, da sich aus der Offenlegung nach Meinung des Aufsichtsrats keine weiterführenden Erkenntnisgewinne für die Anteilseigner oder die Stakeholder der Gesellschaft ergeben.
- Die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands wird nicht überwiegend aktienbasiert gewährt (Ziffer G.10 Satz 1 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die aktuelle Struktur der variablen Vergütung einen Anreiz schafft, der auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist.
- Die in der Satzung der Gesellschaft vorgesehene Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigt nur den höheren zeitlichen Aufwand des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, jedoch weder den des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats noch den des Vorsitzenden oder der Mitglieder von Ausschüssen (Ziffer G.17 des Kodex 2022). Mit Ausnahme des höheren zeitlichen Aufwands des Vorsitzenden des Aufsichtsrats sieht die Gesellschaft die Wahrnehmung anderer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats bis auf Weiteres – unter dem Vorbehalt der laufenden Überprüfung des erforderlichen zeitlichen Aufwands – im Einzelfall als regulären Bestandteil der Pflichten der Mitglieder des Aufsichtsrats an. Darüber hinaus haben die mit dem gegenwärtigen Hauptaktionär verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.
- Die Gesellschaft stellt Analysten und Aktionären sämtliche kursrelevanten Informationen gleichermaßen zur Verfügung. Die Gesellschaft ist jedoch der Ansicht, dass die Zurverfügungstellung auch von nicht-kursrelevanten Informationen, die Finanzanalysten und vergleichbaren Adressaten mitgeteilt werden (Ziffer F.1 des Kodex 2022), den Informationsinteressen der Aktionäre nicht förderlicher ist.
- Der Konzernabschluss und der Geschäftsbericht der Gesellschaft werden innerhalb der gesetzlichen Fristen veröffentlicht. Zwischenberichte werden innerhalb der börsenrechtlich vorgegebenen Fristen veröffentlicht. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass die Einhaltung der in Ziffer F.2 des Kodex 2022 empfohlenen kürzeren Veröffentlichungsfristen den Informationsinteressen der Anleger, Gläubiger, Mitarbeiter und der Öffentlichkeit nicht förderlicher ist.

Pullach, März 2023

Für den Aufsichtsrat der Allane SE

Jochen Klöpfer
Vorsitzender

Für den Vorstand der Allane SE

Donglim Shin
Vorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstandsmitglied

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.

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.

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 zusammensetzen, 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

		Klöpper	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 Mitglieder des Aufsichtsrats

² Im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG

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

⁴ Einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung

Anzahl unabhängiger Mitglieder/keine wesentlichen Interessenkonflikte

Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. 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.

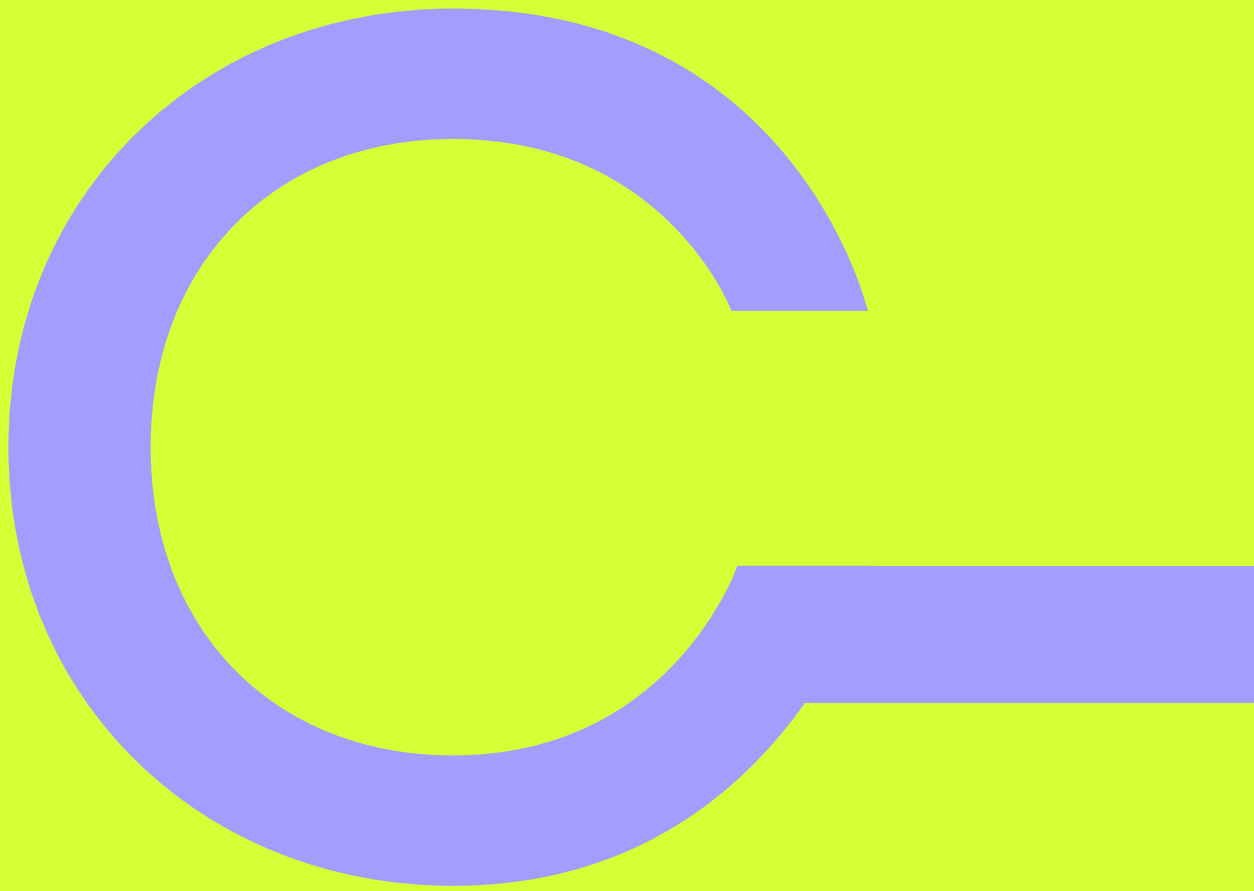
Pullach, 31. März 2023

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin

Álvaro Hernández



Konzernabschluss

C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	76
C.2 Konzern-Bilanz	77
C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	78
C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	79
C.5 Konzernanhang	80

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

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	/4.1/	717.018	740.450
Sonstige betriebliche Erträge	/4.2/	7.116	8.018
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	/4.3/	449.054	473.091
Personalaufwand	/4.4/	52.834	50.076
a) Löhne und Gehälter		45.068	42.936
b) Soziale Abgaben		7.766	7.140
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	/4.5/	2.680	3.190
Netto Wertminderungsaufwendungen (-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	/4.6/	494	-788
Sonstige betriebliche Aufwendungen	/4.7/	34.963	37.310
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		185.098	184.013
Abschreibungen	/4.8/	168.065	171.019
a) Abschreibungen auf Leasingvermögen		154.231	161.773
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		4.051	4.177
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		9.784	5.069
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		17.033	12.994
Finanzergebnis	/4.9/	-4.214	-6.861
a) Zinserträge		370	289
b) Zinsaufwendungen		-4.716	-7.305
c) Sonstiges Finanzergebnis		132	155
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		12.819	6.133
Ertragsteuern	/4.10/	3.797	295
Konzernüberschuss	/4.11/	9.022	5.838
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		9.022	5.838
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert (Euro)	/4.12/	0,44	0,28

Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2022	2021
Konzernüberschuss	/4.11/	9.022	5.838
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		7.291	1.915
Davon Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen	/4.22/	667	596
Veränderung der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung		8.335	1.670
Darauf entfallende latente Steuern		-1.834	-373
Davon Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	/4.24/	153	27
Darauf entfallende latente Steuern		-30	-5
Gesamtergebnis		16.313	7.753
Davon Anteile anderer Gesellschafter		6.501	1.296
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		9.812	6.458

C.2 – Konzern-Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2022

Aktiva in TEUR	Konzernanhang	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	/4.13/	4.308	4.300
Immaterielle Vermögenswerte	/4.14/	19.478	24.168
Sachanlagevermögen	/4.15/	29.045	25.148
Leasingvermögen	/4.16/	993.192	995.378
Finanzanlagen		27	26
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4.19/	10.446	1.777
Latente Ertragsteueransprüche	/4.10/	783	814
Summe langfristige Vermögenswerte		1.057.279	1.051.612
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	/4.17/	39.946	38.488
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	82.697	75.222
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		647	490
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4.19/	31.806	26.679
Ertragsteuerforderungen		809	673
Bankguthaben	/4.20/	5.168	1.655
Summe kurzfristige Vermögenswerte		161.074	143.206
Bilanzsumme		1.218.353	1.194.818
Passiva			
in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	/4.21/	20.612	20.612
Kapitalrücklage		135.045	135.045
Übriges Eigenkapital	/4.22/	72.370	63.795
Anteile anderer Gesellschafter	/4.23/	7.241	740
Summe Eigenkapital		235.268	220.192
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	/4.24/	108	237
Sonstige Rückstellungen	/4.25/	226	226
Finanzverbindlichkeiten	/4.26/	529.710	314.651
Sonstige Verbindlichkeiten	/4.29/	15.064	10.525
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	/4.10/	35.573	34.343
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		580.681	359.982
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	/4.23/	6.900	6.349
Ertragsteuerschulden		2.502	2.303
Finanzverbindlichkeiten	/4.24/	278.128	490.109
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.28/	69.431	65.675
Vertragsverbindlichkeiten	/4.30/	15.234	15.923
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	/4.27/	89	23
Sonstige Verbindlichkeiten	/4.29/	30.119	34.262
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		402.403	614.644
Bilanzsumme		1.218.353	1.194.818

C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

Konzern-Kapitalflussrechnung

in TEUR	Konzernan- hang	2022	2021
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernüberschuss	/4.11/	9.022	5.838
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	/4.10/	4.398	2.731
Saldo aus erhaltenen und gezahlten Ertragsteuern		-4.336	-1.280
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	/4.9/	4.215	6.861
Erhaltene Zinsen		1.541	214
Gezahlte Zinsen		-6.337	-6.469
Abschreibungen	/4.8/	168.065	171.019
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		-40.945	-21.012
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		78	-19.175
Brutto-Cash Flow		135.700	138.726
Einnahmen aus Abgängen von Anlagevermögen		260.889	290.264
davon Leasingvermögen		259.444	289.553
davon Sachanlagevermögen		1.445	711
Ausgaben für Investitionen in Leasingvermögen		-371.949	-315.842
Veränderung der Vorräte	/4.17/	-1.459	14.040
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	-7.475	-6.050
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.28/	3.756	17.826
Veränderung des übrigen Nettovermögens		-5.334	18.950
Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		14.128	157.913
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen		7	5
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	/4.14/ bis /4.15/	-6.735	-16.098
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-6.728	-16.093
Finanzierungstätigkeit			
Dividendenzahlung		-1.237	-412
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ²	/4.26/	470.000	10.360
Auszahlungen für Tilgungen von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ³	/4.26/	-501.136	-145.150
Auszahlungen für / Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ^{4,5,6}	/4.26/	30.500	-7.000
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit		-1.873	-142.202
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		5.528	-382
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		57	35
Finanzmittelbestand am 1. Januar^{7,8}		-417	-70
Finanzmittelbestand am 31. Dezember⁸	/4.20/	5.168	-417

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² In den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Einzahlungen aus der Aufnahme Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 120.000 TEUR (2021: 10.000 TEUR) enthalten.

³ In den Auszahlungen für Tilgung von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Auszahlungen für Tilgung der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 80.000 TEUR (2021: 50.000 TEUR) enthalten.

⁴ Darin enthalten sind Einzahlungen aus der Aufnahme der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 470.000 TEUR (2021: 0 TEUR).

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

⁶ Diese Position wurde in der Kapitalflussrechnung im dritten Quartal 2022 erstmalig mit aufgenommen. Die Vorjahreswerte wurden im Geschäftsbericht 2021 in Höhe von 25.000 TEUR unter Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) und in Höhe von 32.000 TEUR unter Auszahlungen für Tilgungen von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ausgewiesen.

⁷ Der Finanzmittelbestand setzt sich zum 1. Januar 2021 aus den Bankguthaben (2.374 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-2.444 TEUR) zusammen.

⁸ Der Finanzmittelbestand setzt sich zum 31. Dezember 2021/ 1. Januar 2022 aus den Bankguthaben (1.655 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-2.072 TEUR) zusammen.

C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2022

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

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

	Übriges Eigenkapital					Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsrechnung	Sonstiges Eigenkapital			
1.1.2021	20.612	135.045	9.745	2.083	45.922	213.407	-556	212.851
Konzernüberschuss	-	-	-	-	5.838	5.838	-	5.838
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	596	22	619	1.296	1.915
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-412	-412	-	-412
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	1.300	-	-1.300	-	-	-
31.12.2021	20.612	135.045	11.045	2.680	50.070	219.452	740	220.192

siehe auch Konzernanhang \4.21\ bis \4.23\

C.5 – Konzernanhang

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

1. Allgemeine Angaben	81
1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	81
1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss	81
2. Konsolidierung	83
2.1 Konsolidierungskreis	83
2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises	84
2.3 Konsolidierungsgrundsätze	84
2.4 Fremdwährungsumrechnung	84
3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	86
3.1 Gewinn- und Verlustrechnung	86
3.2 Aktiva	88
3.3 Passiva	92
3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	92
4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses	94
4.1 Gewinn- und Verlustrechnung	94
4.2 Bilanz	99
4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten	108
5. Sonstige Angaben	116
5.1 Segmentinformationen	116
5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	116
5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	117
5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns	120
5.5 Nachtragsbericht	120
5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz	120
5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17	121

1. Allgemeine Angaben

1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

Die Allane SE mit Sitz in Deutschland, 82049 Pullach, Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, ist im Handelsregister beim Amtsgericht München in Abteilung B, unter HRB 227195 eingetragen und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Von der Hauptversammlung am 29. Juni 2021 wurde die Änderung der Firma der Gesellschaft in „Allane SE“ beschlossen. Die Eintragung der neuen Firma „Allane SE“ in das Handelsregister erfolgte am 5. August 2021. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

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

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

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

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

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

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) mit Sitz in Frankfurt am Main hält knapp über 92% der Stammaktien und Stimmrechte an der Allane SE und ist damit der größte Anteilseigner und Mutterunternehmen der Allane SE. Die HCBE, Frankfurt am Main, ist ein Joint Venture der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Korea. Diejenige Muttergesellschaft und oberste Konzerngesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Banco Santander S.A., Santander, Spanien. Dieser Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss

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

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

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

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

Die folgenden Neuerungen, Änderungen und Überarbeitungen der IFRS wurden, sofern anwendbar, von der Allane Mobility Group zum 1. Januar 2022 übernommen:

- Änderung an IFRS 3 - Unternehmenszusammenschlüsse, Bezugnahme auf das konzeptionelle Rahmenkonzept;
- Änderungen an IAS 37 – Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen, Belastende Verträge – Kosten der Vertragserfüllung;
- Änderungen an IAS 16 – Sachanlagen; Erlöse vor beabsichtigter Verwendung.

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

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

Standard/Interpretation	Erläuterung	Übernahme EU-Kommission	Anzuwenden ab
Änderung an IFRS 17	Versicherungsverträge	Ja	01.01.2023
Änderungen an IAS 1 und am IFRS-Leitliniendokument 2	Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	Ja	01.01.2023
Änderungen an IAS 8	Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	Ja	01.01.2023
Änderungen an IAS 12	Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	Ja	01.01.2023
Änderung an IFRS 17	Erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	Ja	01.01.2023
Änderungen an IAS 1	Bestimmung von Verbindlichkeiten als kurz- oder langfristig	Nein	01.01.2024
Änderung an IFRS 16	Folgebewertung Leasing-Verbindlichkeiten für Verkäufer-Leasingnehmer im Rahmen eines Sale-and-Leaseback	Nein	01.01.2024
Änderungen an IAS 1	Nennen von Nebenbindungen für kurz- oder langfristige Schulden	Nein	01.01.2024
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28	Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	Nein	unbestimmt verschoben

Die verpflichtende erstmalige Anwendung von IFRS 17 – Versicherungsverträge ab dem 1. Januar 2023 hat nach sorgfältiger Prüfung für die Bilanzierung der Allane Mobility Group keine Auswirkungen. Ausschlagend für diese Würdigung ist das im Standard festgehaltene Wahlrecht für die bilanzielle Abbildung von Serviceverträge über IFRS 17 oder IFRS 15. Nach Abwägung entscheidet sich die Allane Mobility Group für die konsequente Abbildung der genannten Verträge über IFRS 15.

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

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

2. Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

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

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

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

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

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

Liste des Anteilsbesitz

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahresergebnis
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH	Vösendorf/Österreich	- 739.373 EUR	100,0%	- 206.390 EUR
Allane Mobility Consulting SARL	Rueil-Malmaison/Frankreich	- 1.394.502 EUR	100,0%	- 349.665 EUR
Allane Service Verwaltungs GmbH	Rostock/Deutschland	27.063 EUR	100,0%	645 EUR

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

2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Seit dem 30. August 2022 wird das neugegründete Unternehmen One Mobility Management GmbH, Pullach/ Deutschland, im Rahmen einer Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Die Allane SE hält 100% der Anteile an der Gesellschaft. Es ergaben sich keine nennenswerten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns aus der Erstkonsolidierung.

2.3 Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Einzelabschlüsse werden einheitlich nach den für den Allane Mobility Group geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 aufgestellt. Soweit erforderlich, werden die Jahresabschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen an die im Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen der Konzern über bestehende Rechte verfügt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu beeinflussen. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Profitabilität der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist daher gegeben, wenn der Konzern variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mithilfe seiner Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit hat, diese Rückflüsse zu beeinflussen. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit dabei auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Allane SE. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn diese nicht mehr besteht.

Die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen erfolgt gemäß IFRS 3, wonach diese nach der Erwerbsmethode (Acquisition Method) zu bilanzieren sind. Erworbene Vermögenswerte und Schulden sind dabei grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten (übertragene Gegenleistung) und dem anteiligen beizulegenden Zeitwert des Nettovermögens wird als Geschäfts-

oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig, zumindest einmal jährlich, einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Die übertragene Gegenleistung umfasst hauptsächlich den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Vermögenswerte (bspw. Nominalwerte von Zahlungsmitteln). Erwerbsbezogene Kosten werden als Aufwand erfasst, wenn sie anfallen.

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

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

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

Konzerninterne Geschäftsvorfälle werden im Rahmen der Konsolidierung bereinigt. Maßgebliche Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet.

2.4 Fremdwährungsumrechnung

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

Ergebnis erfasst und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung angesammelt.

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

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten

Wechselkurse im Verhältnis zu einem Euro ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Währungskurse

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
Schweizer				
Franken	0,9847	1,0331	1,0017	1,07988

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

3.1 Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz

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

Die Allane Mobility Group hat Full Service Verträge mit Kunden, wie beispielsweise für Wartungs- und Reifenwechseldienstleistungen. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen dann, wenn die konkrete Servicedienstleistung erbracht wird. Bis zum Zeitpunkt des Anfalls der Serviceleistung werden die Zahlungen des Kunden als Vertragsverbindlichkeit (erhaltene Anzahlung) ausgewiesen. Bei den Full-Servicedienstleistungen Wartung und Reifentausch (aufgrund Verschleißes) tritt der Anfall der konkreten Leistung erfahrungsgemäß erst zu einem späteren Zeitpunkt während der Vertragslaufzeit ein, da die Allane Mobility Group hauptsächlich Neuwagenleasing betreibt. Je länger sich der Zeitpunkt des Anfalls der Full-Servicedienstleistung nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit.

Obwohl die überwiegende Mehrheit der Leasingverhältnisse als Operate Lease klassifiziert werden, vereinbart der Konzern auch Leasingverhältnisse, die als Finance Lease klassifiziert werden, da im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Aus Finance Leases zu erhaltende Beträge werden als Forderungen entsprechend den durch den Konzern getätigten Nettoinvestitionen angesetzt und in der Folge unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Einnahmen aus Finance Leases werden in Zinszahlung und Tilgung der Forderung aufgeteilt. Nur der Zinsanteil wird ertragswirksam im Finanzertrag vereinnahmt. Dabei werden die Finanzerträge über die

Laufzeit des Leasingverhältnisses auf einer planmäßigen Grundlage verteilt. Die Leasingzahlungen der Berichtsperiode werden mit der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis verrechnet, um sowohl den Nominalbetrag als auch den noch nicht realisierten Finanzertrag zu reduzieren.

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

Finanzergebnis

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

Derivate und Sicherungsbeziehungen

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

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

Der effektive Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die sich für Cash Flow Hedges eignen und als solche designiert worden sind, wird im sonstigen Ergebnis unter dem Posten „Veränderung des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten in Hedge-Beziehung“ erfasst. Das auf den ineffektiven Teil entfallende Ergebnis wird sofort erfolgswirksam erfasst und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im sonstigen Ergebnis erfasste Beträge werden in der Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht, in der auch das Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Der Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt im selben Posten, in dem auch das Grundgeschäft ausgewiesen wird. Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der für Sicherungszwecke eingesetzten Derivate sind unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

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

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

Der Konzern wendet für bestimmte Zinsderivate die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) an, die unter den langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen sind (2021: sonstigen Forderungen). Der Konzern verwendet diese Finanzinstrumente, um die Zahlungsströme aus variabel verzinslichen Verbindlichkeiten des Asset Backed Securities-Programms gegen Veränderungen des zugrundeliegenden Zinssatzes abzusichern.

Die Gesellschaft bestimmt die wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument zum Zwecke der Beurteilung der Wirksamkeit der Absicherung auf Basis des Referenzzinssatzes, der Laufzeit, der variablen Zinsfixings, des Amortisationsprofils und der Fälligkeit sowie des Nominalbetrags.

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

Eine Ineffektivität kann hauptsächlich durch einen Marktwert ungleich Null zum Designationszeitpunkt der Siche-

rungsbeziehung auftreten. Wenn sich in seltenen Fällen unerwartete Rückzahlungen im Asset Backed Securities-Programm ergeben, werden die Sicherungsinstrumente entsprechend de-designiert, um eine Übersicherung zu vermeiden.

Ertragsteuern

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

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

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

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

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

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

Latente Steuern werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nur wenn sie ergebnisneutrale Sachverhalte betreffen, werden sie ergebnis-

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

3.2 Aktiva

Geschäfts- oder Firmenwert

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

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

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

Basis des jährlich vorgenommenen Werthaltigkeitstests ist die vom Management erstellte Planung der Zahlungsmittel generierenden Einheit. Die Planungsprämissen zur Ermittlung des Nutzungswerts werden dabei jährlich an die aktuellen Marktverhältnisse sowie an die Ertragslage der Gesellschaft angepasst. Das verwendete Modell für den Werthaltigkeitstest basiert auf dem Discounted Cash Flow-Verfahren unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung

und einem Wachstumsfaktor von 1% bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (als gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten, WACCs, Angaben vor Steuern und Wachstumsabschlag) betragen zum Zeitpunkt der unterjährigen Bewertung rund 4,7% bis 5,3% (Vorjahr: zwischen 3,2% und 4,1%). Im Geschäftsjahr 2022 hat die Allane Mobility Group das Datum des jährlichen Wertminderungstest auf den 30. September (Vorjahr: Jahresende) gelegt und wird dies auch für zukünftige Berichtsperioden beibehalten. Ausschlaggebend für die Änderung des Ausführungsdatums ist die Angleichung an den jährlichen Budgetzyklus. Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen. Die Allane Mobility Group ist der Ansicht, dass keine vernünftigerweise denkbare Veränderung der Grundannahmen, auf denen die Bestimmung des erzielbaren Betrags basiert, dazu führen würde, dass der kumulierte Buchwert der Zahlungsmittel generierenden Einheit deren kumulierten erzielbaren Betrag übersteigt.

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und erfasseter Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt derart, dass die Anschaffungskosten von Vermögenswerten über deren erwartete Nutzungsdauer linear abgeschrieben werden. Die erwarteten Nutzungsdauern, Restwerte und Abschreibungsmethoden werden an jedem Abschlussstich-

tag überprüft und sämtliche notwendige Schätzungsänderungen prospektiv berücksichtigt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende konzern einheitlich festgelegten Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauer

	Zeitraum
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 21 Jahre

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

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Abschlussstichtag überprüft der Konzern die Buchwerte der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie des Leasingvermögens, um festzustellen, ob es Anhaltspunkte für eine eingetretene Wertminderung dieser Vermögenswerte gibt. Sind solche Anhaltspunkte erkennbar, wird der erzielbare Betrag des Vermögenswertes geschätzt, um den Umfang eines eventuellen Wertminderungsaufwands festzustellen.

Leasingverhältnisse

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

Allane Mobility Group als Leasinggeber

Leasingverhältnisse werden als Finance Lease klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operate Lease klassifiziert. Die Allane Mobility Group schließt auch Rückkaufvereinbarungen mit den Lieferanten der jeweiligen Fahrzeuge ab. In der Gesamtschau aller Fakten und Bedingungen im Zusammenhang mit der Rückkaufvereinbarung sowie der Nutzung der Fahrzeuge durch die Allane Mobility Group während

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

Die Allane Mobility Group verleast Vermögenswerte als Operate Leases, die zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte bilanziert werden. Die Dauer der planmäßigen Abschreibung entspricht der Leasingvertragsdauer. Die Restwerte orientieren sich dabei an den mit den Lieferanten vertraglich vereinbarten Rückkaufwerten pro Fahrzeugtyp. Soweit keine Rückkaufwerte vereinbart sind, orientiert sich der Restwert am voraussichtlichen Marktwert. Die Schätzung der Restwerte erfordert Annahmen über das Alter und die Laufleistung des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Veräußerung sowie die erwarteten Bedingungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Das daraus folgende Marktpreisrisiko wird durch den Konzern regelmäßig durch die Schätzung der Restwerte und Anpassung der Abschreibungen berücksichtigt. Außerplanmäßige Abschreibungen werden im Einzelfall vorgenommen, wenn der Buchwert, der auf dem ursprünglich kalkulierten Restwert basiert, höher ist als der Buchwert, der auf dem prospektiv bei Verwertung zu erwartenden Restwert basiert. Gemäß IFRS 16 wird das Leasingvermögen unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

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

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

Sale-and-Leaseback

Die Allane Mobility Group bietet als Käufer/Leasinggeber auch Sale-and-Leaseback-Transaktionen an. Es werden ausschließlich Sale-and-Leaseback-Transaktionen im Rahmen eines Operate Leasingverhältnisses angeboten. Somit erfolgt der Erwerb und die anschließende Bilanzierung des Vermögenswerts durch die Allane Mobility Group als Leasinggeber. Die Vermögenswerte aus Operate Leasing Verträgen werden planmäßig linear unter Berücksichtigung der

vertraglichen Restwerte über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen.

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

Allane Mobility Group als Leasingnehmer

Die Allane Mobility Group ist Vertragspartner als Leasingnehmer in Leasingverhältnissen, die insbesondere Mietverhältnisse für Gebäude betreffen. Die Mietverhältnisse haben eine Laufzeit von bis zu 23 Jahren, können jedoch auch Verlängerungsoptionen beinhalten. Bei der Bewertung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen wurden die Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Erstanwendung bzw. bei Vertragsbeginn berücksichtigt.

Nutzungsrechte beinhalten zum Zeitpunkt der Erstbilanzierung gemäß IFRS 16 die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Nutzungsrechte werden linear über die Laufzeit des zugrundeliegenden Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den Mietverhältnissen resultierenden, aktivierten Nutzungsrechte haben eine Restnutzungsdauer von 3 bis 276 Monaten. Die Leasingverbindlichkeit wird bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet, diskontiert mit dem Leasingverhältnis zugrundeliegenden Zinssatz. Wenn dieser Zinssatz nicht ohne weiteres bestimmt werden kann, verwendet die Allane Mobility Group seinen Grenzfremdkapitalzinssatz. Ausgenommen davon sind kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Bei diesen Leasingverhältnissen erfasst die Allane Mobility Group die Leasingzahlungen als Aufwand.

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

Einige Mietverträge besitzen variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind. Anpassungen des Indexes werden als Zugang bei den Leasingver-

bindlichkeiten in laufender Periode erfasst und eine Schätzung möglicher Indexanpassungen bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit wird nicht berücksichtigt. Bei den Verträgen mit Verlängerungsoptionen, bei denen die Ausübung als hinreichend sicher angesehen wird, beinhaltet die zu Grunde gelegte geschätzte Laufzeit des Leasingverhältnisses die Verlängerung. Für Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von zwölf Monaten oder weniger wurde das Wahlrecht in Anspruch genommen und deren Zahlungen werden linear als Aufwand im Gewinn oder Verlust erfasst. Mietverhältnisse, bei denen keine schriftliche Vereinbarung vorliegt und die von untergeordneter Bedeutung sind, wurden als kurzfristige Leasingverhältnisse qualifiziert. Sonderkündigungsrechte unsererseits wurden als nicht wahrscheinlich in der Ausübung eingeschätzt.

Vorräte

In der Position Vorräte sind zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge enthalten. Diese werden zu fortgeführten Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten aus dem Anlagevermögen umgegliedert und nicht weiter planmäßig abgeschrieben. Regelmäßig erfolgt ein Vergleich des Restbuchwertes mit dem geschätzten Nettoveräußerungspreis. Ist dieser niedriger, erfolgt eine Wertminderung.

Finanzanlagen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte setzen sich aus Forderungen einschließlich Forderungen aus Finanzierungsleasing, Eigenkapitalinstrumenten, Zahlungsmitteln bzw. Zahlungsmitteläquivalenten und Derivaten zusammen. Finanzielle Vermögenswerte werden angesetzt, wenn dem Konzern ein vertragliches Recht zusteht, Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte von einer anderen Partei zu erhalten. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich zum Erfüllungstag bilanziert. Der erstmalige Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, gegebenenfalls zuzüglich der Transaktionskosten. Transaktionskosten, die beim Erwerb von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten anfallen, werden unmittelbar aufwandswirksam erfasst. Forderungen aus Lieferung und Leistung, die keine wesentliche Finanzierungskomponente beinhalten, werden zum Transaktionspreis angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt gemäß der Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den nach IFRS 9 ausgewiesenen Kategorien.

Der Konzern stuft seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: zum beizulegenden

Zeitwert, wobei Änderungen entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst werden, sowie zu fortgeführten Anschaffungskosten.

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

Der Zinsertrag aus Positionen dieser Kategorie wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt, soweit es sich nicht um kurzfristige Forderungen handelt und der Effekt aus der Aufzinsung unwesentlich ist.

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

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

Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte, werden zu jedem Abschlussstichtag auf Basis der erwarteten Kreditverluste beurteilt. Die Wertminderungsmethode ist abhängig davon, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos vorliegt. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen aus Finanzierungsleasing wendet der Konzern die vereinfachte Vorgehensweise an, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird.

Bei einigen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten, zum Beispiel Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, erfolgt eine Prüfung der Wertminderung auf Portfoliobasis. Für die Beurteilung auf Portfoliobasis werden Vermögenswerte mit ähnlichen Risikomeerkmalen wie beispielsweise Kundengruppe, Kundenbonität oder Transaktionstyp gruppiert, um eine Wertberichtigung anhand der erwarteten Ausfallwahrscheinlichkeit zu bestimmen.

Zur Einschätzung des Wertminderungsbedarfes eines Portfolios nutzt der Konzern neben Erwartungen des Managements historische Daten über Zahlungsverzug und Zahlungsausfall und nimmt notwendige Anpassungen vor, um die aktuellen und erwarteten zukünftigen wirtschaftlichen Bedingungen zu berücksichtigen, die sich auf die Ausfälle von Forderungen auswirken können.

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

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

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

Der Konzern bucht einen finanziellen Vermögenswert aus, wenn die vertraglichen Rechte auf die Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder der finanzielle Vermögenswert sowie im Wesentlichen alle mit dem

Eigentum des Vermögenswerts verbundenen Chancen und Risiken auf einen Dritten übertragen werden.

3.3 Passiva

Eigenkapital

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

Pensionsrückstellungen

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

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

Rückstellungen

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

eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, werden diese Zahlungsströme abgezinst, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten

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

3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen

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

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

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird auf Basis erwarteter Entwicklungen und geschätzter Parameter beurteilt, selbst erstellte Software werden auf Grundlage der geschätzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer der Vermögenswerte bewertet. Die Bewertung von Leasingvermögen erfolgt auf Basis der Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer unter Berücksichtigung des erwarteten Restwerts der Fahrzeuge, die Bewertung von zum Verkauf bestimmten Leasinggegenständen erfolgt gemäß den Schätzungen des erwarteten Nettoveräußerungswerts. Bei der Klassifizierung der Leasingverträge der Allane Mobility Group als Leasinggeber mit bestehender Rückkaufvereinbarung mit dem Verkäufer der Fahrzeuge, sieht der Konzern in der Gesamt-

schau aller Umstände und Bedingungen, trotz Vorliegen einer Restwertgarantie, wesentliche mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen bei der Allane Mobility Group.

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

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

Durch nachhaltigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs ist die zukünftige Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise weiterhin kaum verlässlich abschätzbar. Die derzeitige sehr positive Preisentwicklung bei den Gebrauchtwagen spiegelt sich jedoch in den erwarteten Restwerten, die der Konzern von einem externen Dienstleister erhält, wider und wurde somit der Bewertung der Restwerte zu Grunde gelegt. Ob dieser positive Preistrend aber tatsächlich für die nächsten Jahre anhält, lässt sich derzeit nicht mit Sicherheit sagen.

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

tungen. Weiterhin bestehen in vergleichsweise geringerem Umfang Forderungen aus Finanzierungsleasing, die im Wesentlichen ebenfalls kurzfristig sind. Die Allane Mobility Group erwartet, dass etwaige Zahlungsschwierigkeiten und Zahlungsausfälle aufgrund des hohen Zins- und Inflationsniveaus sowie dem, nach einem Jahr noch immer anhaltenden Russland-Ukraine Krieg, wenn überhaupt erst mittel bis langfristig spürbar eintreten werden. Aufgrund der Kurzfristigkeit unseres Forderungsportfolios gewichtet die Allane Mobility Group diese Szenarien bei der Ermittlung des Expected Credit Losses nicht. Im Rahmen der Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen hat die Allane Mobility Group bis jetzt noch keinen nennenswerten unmittelbaren Einfluss des Russland-Ukraine-Kriegs auf die Forderungsbestände identifiziert. Die Forderungen der Partner sind in der laufenden Überwachung. Es werden, wenn notwendig kurzfristig Maßnahmen eingeleitet, um die Risikoposition weiterhin in einem angemessenen Rahmen halten zu können. Für das Neugeschäft in der Zukunft besteht ein angemessener Bonitätsprüfungsprozess.

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

Basierend auf den hier dargestellten Punkten ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Allane Mobility Group.

4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses

4.1 Gewinn- und Verlustrechnung

\4.1\ Die Umsatzerlöse gliedern sich wie folgt auf:

Umsatzerlöse

in TEUR	Inland		Ausland		Gesamt		Veränderung in %
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	
Geschäftsbereich Leasing							
Leasingerlöse (Finanzrate)	161.321	175.339	26.945	24.087	188.266	199.427	-5,6
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	122.925	117.009	17.240	16.344	140.165	133.353	5,1
Verkaufserlöse	249.227	275.618	18.353	16.711	267.579	292.329	-8,5
Gesamt	533.473	567.967	62.538	57.141	596.011	625.108	-4,7
Geschäftsbereich Flottenmanagement							
Flottenmanagementenerlöse	43.488	37.090	13.465	16.156	56.953	53.246	7,0
Verkaufserlöse	64.054	62.095	-	-	64.054	62.095	3,2
Gesamt	107.543	99.185	13.465	16.156	121.007	115.341	4,9
Gesamt Konzern	641.015	667.152	76.003	73.298	717.018	740.450	-3,2

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

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

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

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

Der Geschäftsbereich Leasing vermarktet grundsätzlich sein Leasingvermögen selbst und berichtet deswegen sämt-

liche Verkaufsumsätze für Gebrauch-Leasingvermögen unter den Umsatzerlösen.

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement setzen sich die Flottenmanagementenerlöse aus Erlösen für Servicekomponenten, vertraglich vereinbarten Servicegebühren und Erlösen aus Schadenabrechnungen zusammen. Des Weiteren weist das Segment Flottenmanagement Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Kundenfahrzeuge aus.

In den Umsatzerlösen der Allane Mobility Group sind Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 4.415 TEUR (2021: 6.247 TEUR) enthalten.

\4.2\ In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 7.116 TEUR (2021: 8.018 TEUR) sind mit 1.399 TEUR (2021: 1.093 TEUR) Erträge aufgrund von Währungsumrechnungen ausgewiesen. Den Erträgen aufgrund von Währungsumrechnungen stehen Aufwendungen gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind. Ferner enthält der Posten u. a. Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von 327 TEUR (2021: 165 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 193 TEUR (2021: 219 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 2.214 TEUR (2021: 3.358 TEUR).

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

Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen ¹	290.577	331.629	-12,4
Treibstoffe	53.571	41.898	27,9
Reparaturen, Wartung, Pflege, Reconditioning	69.162	60.929	13,5
Versicherungen	8.297	9.375	-11,5
Fremdanmietungen	5.215	5.208	0,1
Fahrzeugzulassungen und -abmeldungen	5.947	4.392	35,4
Transporte	2.913	4.323	-32,6
Steuern und Abgaben	2.831	3.107	-8,9
Rundfunkgebühren	1.488	1.519	-2,1
Rückgabekosten	2.776	3.234	-14,2
Übrige Aufwendungen	6.278	7.477	-16,0
Gesamt Konzern	449.054	473.091	-5,1

¹ Darin enthalten sind Abschreibungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 0,8 Mio. Euro (2021: Zuschreibungen i.H.v. 1,2 Mio Euro)

\4.4\ Die **Personalaufwendungen** erhöhten sich von 50.076 TEUR im Vorjahr auf 52.834 TEUR im Berichtsjahr. Dies ist auf den Anstieg der Beschäftigungsanzahl im Konzern und allgemeinen Gehaltsanpassungen gegenüber dem Vorjahr zurückzuführen. Die sozialen Abgaben enthalten im Wesentlichen die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung und die Aufwendungen für beitrags- und leistungsorientierte Altersversorgung. Diese betreffen im Wesentlichen Beträge zur Rentenversicherung in Höhe von 37 TEUR (2021: 2.947 TEUR) im Rahmen der deutschen gesetzlichen Rentenversicherung. Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 113 TEUR (2021: 104 TEUR) enthalten.

Personalaufwand

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Löhne und Gehälter	45.068	42.936	5,0
Soziale Abgaben	7.766	7.140	8,8
Gesamt Konzern	52.834	50.076	5,5

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern

	2022	2021
Weibliche Beschäftigte	332	323
Männliche Beschäftigte	406	392
Gesamt Konzern	738	715

Auf das Geschäftssegment Leasing entfallen davon 657 (2021: 630) Beschäftigte und auf das Geschäftssegment Flottenmanagement 81 (2021: 85) Beschäftigte.

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

Im Geschäftsjahr 2022 wurden folgende Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Erträge aus ausgebuchten Forderungen	803	1.014	-20,8
Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen	-3.483	-4.204	-17,2
Gesamt Konzern	-2.680	-3.190	-16,0

\4.6\ **Netto Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung:**

Im Geschäftsjahr 2022 wurden folgende Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Wertaufholungen bei Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.491	810	84,1
Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-40	-50	-18,6
Wertminderungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	-956	-1.548	-38,2
Gesamt Konzern	494	-788	-162,8

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Aufwendungen für Gebäude	1.426	1.725	-17,3
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	3.323	4.164	-20,2
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	9.570	14.379	-33,4
Sonstige Personaldienstleistungen	2.864	2.142	33,7
IT-Aufwendungen	11.948	10.763	11,0
Aufwendungen aus Währungsumrechnung	1.362	959	42,0
Übrige Aufwendungen	4.470	3.178	40,7
Gesamt Konzern	34.963	37.310	-6,3

In den Aufwendungen für Gebäude sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 151 TEUR (2021: 352 TEUR) enthalten. Die gesamten Auszahlungen für Leasingverhältnisse im Geschäftsjahr 2022 betragen 2.783 TEUR (2021: 9.491 TEUR).

Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2022 Honorare von 522 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst und in voller Höhe Honorare für Abschlussprüfungen. Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group waren im Vorjahr für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 2021 Honorare von 420 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst.

Die IT-Aufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr auf 11.948 TEUR (2021: 10.763 TEUR) gestiegen. Das weiterhin hohe Niveau ist im Wesentlichen durch die mit dem Carve-Out verbundenen IT-Aufwendungen bedingt. Die zuvor erbrachten IT-Dienstleistungen seitens der Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG werden mit Abschluss des Geschäftsjahrs 2022 selbst bzw. mittels externer Dienstleister erbracht. Darüber hinaus fielen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem operativen Betrieb sowie der Modernisierung der IT-Infrastruktur, Applikationen und Software an. Der Rückgang der Rechts- und Beratungskosten auf 9.570 TEUR ist im Wesentlichen auf die reduzierte Anzahl gegen die Gesellschaft geführten Rechtsstreitigkeiten zurückzuführen.

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

Abschreibungen

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Leasingvermögen	154.231	161.773	-4,7
Sachanlagevermögen	4.051	4.177	-3,0
Immaterielle Vermögenswerte	9.784	5.069	93,0
Gesamt Konzern	168.065	171.019	-1,7

Die Abschreibungen auf Leasingvermögen lagen mit 154.231 TEUR unter dem Vorjahresniveau (2021: 161.773 TEUR), aufgrund des im Geschäftsjahr 2022 niedrigeren durchschnittlichen Bestands an Leasingvermögen und niedrigeren Wertberichtigungen aufgrund höherer erwarteter Restwerte am Ende der Leasingvertragslaufzeit. Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund der im Geschäftsjahr 2022 durchgeführten Werthaltigkeitstest und der damit einhergehenden Wertminderung der Vermögenswerte deutlich zu.

\4.9\ Das **Finanzergebnis** verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr von -6.861 TEUR auf -4.214 TEUR. Die Verbesserung ist im Wesentlichen auf eine günstigere Refinanzierung der am Beginn des Geschäftsjahrs 2022 zurückgezählten Anleihe über das nahestehende Unternehmen Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, zurückzuführen. Nachfolgende Tabelle enthält die Aufgliederung des Finanzergebnisses:

Finanzergebnis

in TEUR	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	359	230
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge von nahestehenden Unternehmen	11	58
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-3.114	-7.049
Zinsen und ähnliche Aufwendungen an nahestehende Unternehmen	-1.602	-256
Sonstiges Finanzergebnis	131	156
Gesamt Konzern	-4.214	-6.861

Die Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten betragen im Geschäftsjahr 336 TEUR (2021: 296 TEUR).

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

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

Ertragsteuern

in TEUR	2022	2021	Veränderung in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	4.398	2.731	61,0
Latente Steuern	-601	-2.436	75,3
Gesamt Konzern	3.797	295	>100

Der tatsächliche Steueraufwand von 4.398 TEUR (2021: 2.731 TEUR) enthält im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 44 TEUR einen Steueraufwand für Vorjahre (2021: 81 TEUR).

Die steuerliche Überleitungsrechnung erläutert den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand, der sich aus dem IFRS-Konzernergebnis (vor Ertragsteuern) durch Anwendung eines Ertragsteuersatzes von 26,2 % (2021: 26,3 %) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15 % (2021: 15 %) Körperschaftsteuer, 5,5 % (2021: 5,5 %) Solidaritätszuschlag sowie 10,4 % (2021: 10,5 %) Gewerbesteuer zusammen.

Steuerliche Überleitungsrechnung

in TEUR	2022	2021
IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern	12.819	6.133
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteueraufwand	3.363	1.613
Abweichende ausländische Steuersätze	-44	-52
Veränderung permanenter Differenzen	255	386
Veränderung in der Wertberichtigung	31	-319
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	103	183
Steuerfreie Erträge	-	-
Periodenfremde Ertragsteuern (tatsächlich und latent)	44	81
Auswirkung von Steuersatzänderungen	-	-45
Sonstige Effekte	45	-1.553
Ausgewiesener Steueraufwand	3.797	295

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2022 insgesamt 2.111 TEUR (2021: 241 TEUR). Die Veränderung zum Vorjahr beträgt 1.870 TEUR (2021: 205 TEUR).

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

Latente Steuern

in TEUR	2022	2021
Aus temporären Differenzen	-628	-2.658
Aus Verlustvorträgen	27	221
Gesamt Konzern	-601	-2.436

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

Latente Steuern

in TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Leasingvermögen	515	366	35.249	32.653
Forderungen	81	66	1.050	398
Sonstige Vermögenswerte	91	76	4.001	6.639
Sonstige Verbindlichkeiten	7.988	7.069	4.002	2.225
Steuerliche Verlustvorträge	837	810	-	-
	9.512	8.387	44.302	41.915
Saldierung	-8.729	-7.573	-8.729	-7.573
Gesamt Konzern	783	814	35.573	34.342

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

Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 10.969 TEUR (2021: 12.158 TEUR) wurden auf 7.535 TEUR (2021: 8.910 TEUR) und von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 7.886 TEUR (2021: 8.063 TEUR) wurden auf 4.816 TEUR (2021: 4.816 TEUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet. Die Verlustvorträge, auf die aktive latente Steuern gebildet wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von fünf Jahren genutzt. Die Verluste können grundsätzlich auf unbestimmte Zeit vorgetragen werden.

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

Im Geschäftsjahr bestanden keine abzugsfähigen temporären Differenzen, auf welche keine latenten Steuern angesetzt wurden (2021: 0 TEUR).

Die bei ihrer Realisierung steuerbaren temporären Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen des Konzerns, für die in den dargestellten Berichtsperioden keine latenten Steuerschulden bilanziert wurden, belaufen sich auf insgesamt 1.082 TEUR (2021: 1.356 TEUR).

\4.11\ Der **Konzernüberschuss** beträgt 9.022 TEUR (2021: 5.838 TEUR). Ergebnisanteile anderer Gesellschafter sind wie im Vorjahr nicht zu berücksichtigen.

Im vergangenen Jahr wurde eine Dividende von 0,06 Euro pro Stammaktie ausgeschüttet. Dies entspricht einer Ausschüttung an die Aktionäre von 1.237 TEUR, die im Geschäftsjahr erfasst wurde.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwägt der Vorstand eine Dividende von 0,09 Euro pro Stammaktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer rechnerischen Gesamtausschüttung von

1.855 TEUR für das Berichtsjahr. Die vorgeschlagene Dividende ist abhängig von der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung und wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss erfasst. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird unter Berücksichtigung einer insoweit bestehenden Erwartungshaltung der Aufsichtsbehörden mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht werden.

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

Ergebnis je Aktie

		2022	2021
Konzernüberschuss	in TEUR	9.022	5.838
Den Gesellschaftern der Allane SE zustehender Konzernüberschuss	in TEUR	9.022	5.838
Anzahl der Aktien – gewichtet		20.611.593	20.611.593
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	in Euro	0,44	0,28

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

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

4.2 Bilanz

Aktiva

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

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2022	Anschaffungs- und Herstellungskosten				31.12.2022
		Kursdifferenzen	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	
Geschäfts- oder Firmenwert	4.300	8	-	-	-	4.308
Erworbene Software	9.507	-	91	-	-	9.598
Selbsterstellte Software	25.861	-	-	5.968	3.262	23.155
Software in Erstellung	700	-	5.225	164	-3.262	2.499
Anzahlung auf erworbene Software	222	-	-	222	-	-
Immaterielle Vermögenswerte	36.290	-	5.317	6.355	-	35.252
Nutzungsrechte	24.144	67	6.279	-	-	30.490
Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.377	19	1.418	515	682	12.981
Sachanlagevermögen	35.521	86	7.697	515	682	43.471
Leasingvermögen	1.195.030	2.958	372.708	370.617	-682	1.198.639
Summe	1.271.141	3.052	385.722	377.487	-	1.281.669

Anlagenspiegel

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

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2022	Kurs- differenzen	Abschreibungen			31.12.2022	Buchwerte	
			Abschreib. im Geschäfts- jahr	Abgänge	Umbuch- ungen		31.12.2022	31.12.2021
Geschäfts- oder Firmenwert¹	-	-	-	-	-	-	4.308	4.300
Erworbene Software ²	3.783	-	1.259	-	-	5.042	4.556	5.724
Selbsterstellte Software ²	8.340	-	8.360	5.968	-	10.732	12.423	17.521
Software in Erstellung ²	-	-	164	164	-	-	2.499	700
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte²	12.123	-	9.784	6.132	-	15.774	19.478	24.168
Nutzungsrechte ³	6.440	20	2.653	-	-	9.113	21.377	17.704
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	3.932	10	1.398	220	193	5.313	7.668	7.444
Sachanlagevermögen³	10.372	30	4.051	220	193	14.426	29.045	25.148
Leasingvermögen⁴	199.652	782	154.231	149.025	-193	205.447	993.192	995.378
Summe	222.147	812	168.065	155.377	-	235.647	1.046.022	1.048.994

¹ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 TEUR (2021: 0 TEUR) enthalten

² In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2.839 TEUR (2021: 175 TEUR) enthalten

³ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 TEUR (2021: 0 TEUR) enthalten

⁴ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 461 TEUR (2021: 730 TEUR) enthalten

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2021	Kurs- differenzen	Abschreibungen			31.12.2021	Buchwerte	
			Abschreib. im Geschäfts- jahr	Abgänge	Umbuch- ungen		31.12.2021	31.12.2020
Geschäfts- oder Firmenwert¹	-	-	-	-	-	-	4.300	4.293
Erworbene Software ²	3.470	-	313	-	-	3.783	5.724	235
Selbsterstellte Software ²	4.067	-	4.756	484	-	8.340	17.521	13.398
Software in Erstellung ²	-	-	-	-	-	-	700	5.076
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	222	-
Immaterielle Vermögenswerte²	7.538	-	5.069	484	-	12.123	24.168	18.709
Nutzungsrechte ³	3.802	16	2.622	-	-	6.440	17.704	10.175
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	2.993	6	1.555	819	196	3.932	7.444	4.199
Sachanlagevermögen³	6.795	22	4.177	819	196	10.372	25.148	14.374
Leasingvermögen⁴	215.132	660	161.773	177.716	-196	199.652	995.378	1.092.535
Summe	229.465	682	171.019	179.019	-	222.147	1.048.994	1.129.911

Lang- und kurzfristige Vermögenswerte

\4.13\ Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 4.308 TEUR (2021: 4.300 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der 2016 erworbenen Gesellschaften autohaus24 GmbH, Pullach, der Allane Mobility Consulting AG, Urdorf und der im Geschäftsjahr 2019 einbezogenen Gesellschaft Flottenmeister GmbH, Pullach, die im Geschäftsjahr 2020 mit der Allane Mobility Consulting GmbH verschmolzen wurde. Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching, sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnende Vermögensgegenstände und Verträge erworben Wertberichtigungen waren darauf im Geschäftsjahr wie im Vorjahr nicht vorzunehmen. Der Anstieg des Geschäfts- oder Firmenwerts ist auf Kursdifferenzen in Höhe von 8 TEUR zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2022 fand keine außerplanmäßige Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwerts statt (2021: 0 TEUR).

\4.14\ Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten selbsterstellte Software in Höhe von 12.423 TEUR (2021: 17.521 TEUR) sowie erworbene Software in Höhe von 4.556 TEUR (2021: 5.724 TEUR). Ferner enthält der Posten Software in Erstellung über 2.499 TEUR (2021: 700 TEUR).

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 9.784 TEUR (2021: 5.069 TEUR) waren außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund nicht mehr genutzter Software in Höhe von 2.839 TEUR (2021: 175 TEUR) enthalten.

\4.15\ In der Position **Sachanlagevermögen** sind in Höhe von 7.668 TEUR (2021: 7.444 TEUR) Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich Dienstwagen, EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Geschäftsausstattung), sowie Nutzungsrechte (im Wesentlichen Immobilien) in Höhe von 21.377 TEUR (2021: 17.704 TEUR) ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2022 wurde die bestehenden Mietverträge für die Remarketingstandorte Eching (vorzeitige Verlängerung um 12 Jahre) und Egelsbach (vorzeitig um weitere 10 Jahre verlängert) was im Wesentlichen zum Anstieg der Nutzungsrechte führte.

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 4.051 TEUR (2021: 4.177 TEUR) waren keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagevermögen der Allane Mobility Group enthalten (2021: 0 TEUR).

\4.16\ Die Position **Leasingvermögen** reduzierte sich auf 993,2 Mio. Euro (2021: 995,4 Mio. Euro). Der Konzern verleast als Leasinggeber vor allem Fahrzeuge verschiedener

Marken überwiegend im Rahmen von Full-Service-Leasingverträgen. Die künftigen Leasingzahlungen aus Operate Lease-Verträgen verteilen sich auf die folgenden Jahre wie folgt:

Operate Lease-Verträge in TEUR	31.12.2022	31.12.2021
2022		155.774
2023	151.978	91.433
2024	92.260	39.655
2025	48.470	11.570
2026	16.716	1.246
2027	1.728	33
2028 und später	37	0
	311.189	299.711

Die ausgewiesenen Beträge umfassen nur den Anteil der sogenannten Finanzrate. Die Verträge mit fester Laufzeit beinhalten in der Regel Vereinbarungen über die Laufleistung der Fahrzeuge. Die Summe der im Ergebnis erfassten bedingten Mietzahlungen beträgt im Berichtsjahr –2,0 Mio. Euro (2021: –3,5 Mio. Euro). Darüber hinaus werden kalkulierte Restwerte in Höhe von 128,7 Mio. Euro (2021: 163,2 Mio. Euro) erwartet, für die Rücknahmevereinbarungen bestehen und weitere kalkulierte Restwerte in Höhe von 622,9 Mio. Euro (2021: 612,8 Mio. Euro), für die keine Rücknahmevereinbarungen bestehen. In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 154,2 Mio. Euro (2021: 161,8 Mio. Euro) waren außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 0,5 Mio. Euro (2021: 0,7 Mio. Euro) enthalten.

Zur Besicherung von Finanzverbindlichkeiten ist zum Stichtag 31.12.2022 Leasingvermögen in Höhe von 40,0 Mio. Euro (2021: 33,7 Mio. Euro) sicherungsübereignet. Weiterhin ist im Rahmen der ABS-Transaktion Leasingvermögen in Höhe von 285,0 Mio. Euro (2021: 463,4 Mio. Euro) als Sicherheit übereignet.

Zum 31. Dezember 2022 hatte die Allane Mobility Group als Leasinggeber einen kleinen Teil ihres Leasingvermögens in Höhe von 9,7 Mio. EUR im Rahmen von Operate Sale and Leaseback-Verträgen geschlossen.

\4.17\ **Vorräte** beinhalten mit 39.946 TEUR (2021: 38.488 TEUR) zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände.

\4.18\ Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stammen nahezu ausschließlich aus abgerechneten Leistungen im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft und

aus Fahrzeuglieferungen. Vorzunehmende Wertberichtigungen für erwartete Kreditausfälle wurden berücksichtigt.

\4.19\ Die **sonstigen Forderungen und Vermögenswerte** setzen sich wie nachfolgend dargestellt zusammen:

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

in TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen aus		
Finanzierungsleasing	1.877	1.542
Zinsswaps	9.254	788
Übrige Vermögenswerte	11.357	12.159
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	6.431	783
Versicherungsansprüche	8.860	8.396
Rechnungsabgrenzungsposten	4.474	4.787
Lieferansprüche für Fahrzeuge der Leasingflotte	-	-
Gesamt Konzern	42.251	28.455
davon kurzfristig	31.806	26.679
davon langfristig	10.446	1.777

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultieren aus mit Kunden abgeschlossenen, als Finance Lease qualifizierten Leasingverträgen. Der den Leasingverhältnissen zugrunde liegende Zinssatz wird bei Vertragsabschluss für die gesamte Laufzeit festgelegt. Die Verträge beinhalten teilweise Andienungsrechte des Konzerns als Leasinggeber. Die vorgenommenen anteiligen Wertberichtigungen für Forderungen aus Finanzierungsleasing betragen insgesamt 0,0 Mio. Euro (2021: 0,0 Mio. Euro).

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

Finance Lease-Verträge

in TEUR	31.12.2022	31.12.2021
2022		716
2023	967	617
2024	982	314
2025	183	35
2026	16	11
2027	2	0
2028 und später	0	0
	2.149	1.693

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

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

\4.20\ Die Position **Bankguthaben** in Höhe von 5.168 TEUR (2021: 1.655 TEUR) umfasst kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten unter einem Monat. Nachdem zum 31. Dezember 2022 keine Kontokorrentkredite bestand hatten, entspricht das Bankguthaben dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung. Zum 31. Dezember 2021 entspricht die Position abzüglich, in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen, Kontokorrentkrediten in Höhe von 2.072 TEUR dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva

Eigenkapital

Das Eigenkapital des Allane Mobility Group hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 235.268 TEUR erhöht. (2021: 220.192 TEUR). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Allane SE betrug unverändert 20.612 TEUR.

\4.21\ Gezeichnetes Kapital der Allane SE

Grundkapital

	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2022	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2021
Stammaktien	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593
Gesamt	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 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.

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 Options-schuldverschreibungen. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

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

\4.22\ Gewinnrücklagen

Gewinnrücklagen

in TEUR	2022	2021
Stand 1.1.	11.045	9.745
Einstellung in die Gewinnrücklagen	1.443	1.300
Stand 31.12.	12.488	11.045

\4.22\ Rücklage für Währungsumrechnung

Rücklage für Währungsumrechnung

in TEUR	2022	2021
Stand 1.1.	2.680	2.083
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	667	596
Stand 31.12.	3.347	2.680

\4.22\ Sonstiges Eigenkapital

Sonstiges Eigenkapital

in TEUR	2022	2021
Stand 1.1.	50.070	45.922
Konzernüberschuss	9.022	5.838
Dividendenzahlung	-1.237	-412
Sonstiges Ergebnis	123	22
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.443	-1.300
Stand 31.12.	56.535	50.070

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

\4.23\ Die **Anteile anderer Gesellschafter** betreffen das gezeichnete Kapital der Isar Valley S.A., Luxemburg, an welcher die Allane Mobility Group keine Kapitalanteile hält. Die Anteile andere Gesellschafter erhöhte sich im Geschäftsjahr von 740 TEUR deutlich auf 7.241 TEUR durch den effektiven Teil der Hedge-Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

\4.24\ Die **Pensionsrückstellungen** belaufen sich auf 108 TEUR (2021: 237 TEUR).

Die Altersversorgung in der Allane Mobility Group erfolgt im Wesentlichen mit beitragsorientierten Pensionsplänen im Rahmen der gesetzlichen Rentenversicherung. In der

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

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten.

Den Gutachten liegen folgende Annahmen zugrunde:

Versicherungsmathematische

Annahmen

in %	2022	2021
Abzinsungssatz	2,3	0,3
Erwartete Gehaltssteigerungen	1,5	0,5
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
Sterbetafel	BVG 2020 GT	BVG 2020 GT

Die leistungsorientierten Pensionspläne entwickelten sich wie folgt:

Entwicklung der leistungsorientierten Pensionspläne

in TEUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen		Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Stand 1.1.	1.418	1.040	1.254	807	164	232
Einstellung für Vorjahre	-	-	-	-	-	-
Laufende Dienstzeitaufwendungen	113	104	-	-	113	104
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand und Planabgeltungen	-3	-	-	-	-3	-
Zinsergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	4	2	4	1	0	0
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	114	106	4	1	109	104
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	-106	97	106	-97
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-183	-0	-	-	-183	-0
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	1	90	-	-	1	90
Veränderung von demografischen Annahmen	3	-70	-	-	3	-70
Veränderung von finanziellen Annahmen	-187	-20	-	-	-187	-20
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	-183	-0	-106	97	-77	-98
Arbeitgeberbeiträge	-	-	95	82	-95	-82
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	95	82	95	82	-	-
Leistungszahlungen	-29	129	-29	129	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	70	62	63	55	7	8
Sonstige Überleitungspositionen	135	274	223	348	-88	-75
Stand 31.12.	1.484	1.418	1.375	1.254	108	164

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts von leistungsorientierten Verpflichtungen betrug rund 14 Jahre (2021: 16 Jahre). Die für das Geschäftsjahr 2022 erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen belaufen sich auf 97 TEUR.

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

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

Sensitivitätsanalyse

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

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

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen

in TEUR	Veränderung des Barwertes	2022	2021
Abzinsungssatz	+0,25 Prozentpunkte ¹	-21	-50
Abzinsungssatz	-0,25 Prozentpunkte ¹	26	59
Erwartete Gehaltssteigerungen	+0,5 Prozentpunkte	5	6
Erwartete Gehaltssteigerungen	-0,5 Prozentpunkte	-8	-11
Erwartete Rentensteigerungen	+0,25 Prozentpunkte ¹	14	37
Erwartete Rentensteigerungen	-0,25 Prozentpunkte ¹	-13	-35
Lebenserwartung	-1 Jahr	-9	-17
Lebenserwartung	+1 Jahr	10	19

¹ Im Geschäftsjahr 2021 wurde für die Berechnung der Sensitivität eine Veränderung des Barwertes in Höhe von +/- 0,5 Prozentpunkte angewandt.

\4.25\ Die im Geschäftsjahr unter den **sonstigen Rückstellungen** ausgewiesenen Verpflichtungen sind in Höhe von 6.900 TEUR voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und in Höhe von 226 TEUR nach fünf Jahren fällig. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen des Personalbereichs, Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten aus Widerrufsklagen bei Leasingverträgen hinsichtlich der ersten und zweiten Instanz und Rückstellung für Gewährleistung. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Rückstellungen des Personalbereichs zurückzuführen.

Sonstige Rückstellungen

in TEUR	Personal	Übrige	Gesamt
Stand 1.1.	2.922	3.653	6.575
Zuführung	3.142	508	3.650
Auflösung	-193	-	-193
Inanspruchnahme	-2.316	-596	-2.912
Wechselkursdifferenzen	5	-	5
Stand 31.12.	3.561	3.564	7.126
Langfristig	-	226	226
Kurzfristig	3.561	3.339	6.900

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

Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1 - 5 Jahre		Restlaufzeit über 5 Jahre	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Schuldverschreibungen	-	249.691	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	273.930	235.264	510.015	298.955	-	-
Leasingverbindlichkeiten	2.274	2.394	6.844	6.182	12.851	9.515
Übrige Finanzverbindlichkeiten	1.924	2.759	-	-	-	-
Gesamt Konzern	278.128	490.109	516.859	305.136	12.851	9.515

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

Die zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Restlaufzeit von einem bis fünf Jahren enthalten Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG in Höhe von 400 Mio. EUR. Ergänzend hierzu hat die Allane-Mobility-Group ein Asset Backed

Securities-Programm zur Refinanzierung von Leasingverträgen aufgesetzt. Das Programm umfasst ein Finanzierungsvolumen von maximal 500 Mio. Euro. Aus dem Programm resultieren variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die auf Basis eines Tilgungsplanes gemäß der Leasingvertragsstruktur zurückbezahlt werden.

Diese Finanzverbindlichkeiten werden bei der Erstbewertung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich direkt zuordenbarer Transaktionskosten bilanziert. Die Folgebewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode. Zur Absicherung des Zinsänderungsrisikos wurden Zins-Swap-Vereinbarungen über die Tilgungsperiode des refinanzierten Leasingportfolios abgeschlossen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, mit Restlaufzeit bis zu einem Jahr, beinhalten im Geschäftsjahr 2022 zu gleichen Teilen variabel verzinsliche, kurzfristige Kreditaufnahmen im Rahmen der dem Konzern zur Verfügung stehenden Kreditlinien sowie den kurzfristig fälligen Anteil der Verbindlichkeiten aus dem Asset Backed Securities-Programm.

Die Bankverbindlichkeiten sind teilweise durch Sicherungsübereignung von Vermögenswerten besichert.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen.

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

Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten

in TEUR

	2022	2021
Stand 1.1.	804.760	935.893
Zahlungswirksame Veränderungen ¹	-5.432	-148.259
Sonstige nicht-zahlungswirksame Änderungen	10.582	17.498
davon Zinsaufwendungen	4.249	7.352
davon Leasingverbindlichkeiten	6.333	10.146
Veränderung Kontokorrentkredite (Finanzmittelbestand)	-2.072	-372
Stand 31.12.	807.838	804.760

¹ In den zahlungswirksamen Veränderungen sind Zinserträge in Höhe von 1.541 TEUR aus ausgelaufenen Zins-Derivaten in Verbindung mit ABS-Transaktionen enthalten.

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

\4.28\ Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** umfassen kurzfristig fällige Verpflichtungen aus Lieferungen an den Konzern insbesondere von Fahrzeugen für die Leasingflotte und sonstige in Anspruch genommene Leistungen im Rahmen des Geschäftsbetriebs.

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

Sonstige

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Lohnverbindlichkeiten	361	296
Übrige Verbindlichkeiten	11.122	14.410
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	32.689	26.017
Steuerverbindlichkeiten	1.011	4.064
Gesamt Konzern	45.183	44.787
davon kurzfristig	30.119	34.262
davon langfristig	15.064	10.525

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten unter anderem Verbindlichkeiten aus Kundenkautionen in Höhe von 7.076 TEUR (2021: 9.947 TEUR). Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten größtenteils Ertragsabgrenzungen aus vorab geleisteten Mietsonderzahlungen von Leasingnehmern. Die Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietsonderzahlungen sind in Höhe von 17.987 TEUR (2021: 15.705 TEUR) kurzfristig mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und in Höhe von 14.702 TEUR (2021: 10.313 TEUR) langfristig mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren.

\4.30\ Die **Vertragsverbindlichkeiten** beinhalten die Anzahlungen aus Full-Servicedienstleistungen, die eine pauschale und gleichbleibende Abrechnung mit dem Kunden beinhalten, bis die konkrete Full-Servicedienstleistung angefallen ist. Bei Anfall der konkreten Full-Servicedienstleistung erfolgt eine zeitpunktbezogene Erlösrealisierung. Je länger sich die konkrete Leistungserbringung während der Vertragsdauer nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit. Der zum 31. Dezember 2021 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von 7.127 TEUR wurde im Geschäftsjahr 2022 als Umsatzerlöse erfasst.

4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Die nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für jede einzelne Kategorie von Finanzinstrumenten dar. Die beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Verbind-

lichkeiten, die nicht regelmäßig zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, bei denen der beizulegende Zeitwert aber anzugeben ist, sind in der nachfolgenden Tabelle den Bewertungsstufen der Fair Value Hierarchie gemäß IFRS 13 zugeordnet.

Finanzinstrumente

in TEUR	Bewertungskategorie nach IFRS 9 ¹	Bemessungsgrundlage des beizulegenden Zeitwerts	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
			31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Level 3	27	26	27	26
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		1.096	897	1.094	932
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	9.254	788	9.254	788
Sonstige Forderungen	AC		96	92		
Gesamt			10.473	1.803	10.375	1.747
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		781	645	781	675
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC		82.697	75.222		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	AC		647	490		
Sonstige Forderungen	AC		11.261	12.068		
Gesamt			95.386	88.425	781	675
Langfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 2	510.015	298.955	473.647	296.377
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		19.696	15.696		
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		362	213	-	-
Gesamt			530.073	314.864	473.647	296.377
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Schuldverschreibungen	FLAC	Level 2	-	249.691	-	252.708
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC	Level 2	273.930	235.264	276.402	235.968
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		2.274	2.394		
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	AC	Level 2	89	23		
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	218	60	218	60
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		1.924	2.759		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC		69.431	65.674		
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC		26.137	30.357		
Gesamt			374.003	586.224	276.619	488.736

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

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

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

Umgruppierungen zwischen den einzelnen Bewertungsstufen pro Kategorie haben nicht stattgefunden.

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

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

Die beizulegenden Zeitwerte der unter den Vermögenswerten ausgewiesenen Forderungen aus Finanzierungsleasing und der unter den Verbindlichkeiten ausgewiesenen Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzierungspartnern wurden als Barwerte der zukünftig erwarteten Zahlungsströme ermittelt. Zur Diskontierung wurden marktübliche, auf die jeweiligen Fristigkeiten bezogene Zinssätze zwischen 4,1% p.a. und 5,5% p.a. (2021: zwischen 0,2% p.a. und 1,2% p.a.) verwendet.

Forderungen aus Finanzierungsleasing sowie Leasingverbindlichkeiten sind gemäß IFRS 16 bewertet.

Die Finanzanlagen sind der Bewertungskategorie FVTPL (Fair Value Through Profit and Loss) zugeordnet und werden auf Basis des Net Asset Value bewertet. Die Nettoverluste aus der erfolgswirksamen Fair Value Bewertung der Beteiligungen betragen 0 TEUR (2021: 0 TEUR). Bezüglich der Beteiligungen besteht derzeit keine Veräußerungsabsicht.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC (at amortised cost; fortgeführte Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 803 TEUR (2021: 1.014 TEUR) und betreffen Erträge aus Einzahlungen für ausgebuchte Forderungen.

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

Die Gesamtzinserträge für finanzielle Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam mit beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, beliefen sich im Geschäftsjahr auf 370 TEUR (2021: 289 TEUR). Darin enthalten sind Zinserträge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 139 TEUR (2021: 117 TEUR). Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 4.716 TEUR (2021: 7.305 TEUR). Darin enthalten sind 255 TEUR (2021: 778 TEUR) Zinsaufwand aus den Zahlungen der in einer Sicherungsbeziehung stehenden Zinsderivate.

Die Folgebewertung der Zins- und Währungsderivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Level 2-Bewertung) vorgenommen. Die Vermögenswerte aus Zinsderivaten betragen zum Bilanzstichtag 9.254 TEUR (2021: 788 TEUR) wovon 0 TEUR (2021: 1 TEUR) in keiner bilanziellen Cash Flow Hedge Sicherungsbeziehung stehen. Es bestanden keine finanziellen Verbindlichkeiten aus Zinsderivaten zum Bilanzstichtag (2021: 0 TEUR). Insgesamt wurden zur Absicherung eines Volumens von 245 Mio. Euro (2021: 414 Mio. Euro) mit Restlaufzeiten bis zu zwei (2021 drei) Jahren Zinsderivate zu Festzinssätzen zwischen –0,6% und 0,0% abgeschlossen (2021: zwischen –0,6% und 0,0%), wovon 249 Mio. Euro (2021: 412,0 Mio. Euro) in eine bilanzielle Cash Flow Hedge Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebracht wurden. Der variable Zins basiert auf dem 1-Monats-Euribor.

Zum 31. Dezember 2022 hält die Gesellschaft Zinsderivate zur Absicherung von Zinszahlungsströmen (Zinsrisiko). Im Folgenden ist dargestellt, wie die Sicherungsinstrumente die Höhe, den Zeitpunkt und die Unsicherheit zukünftiger Zahlungsströme beeinflussen sowie die Auswirkungen der Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten auf den Abschluss.

Zeitliches Profil

in TEUR	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2026	31.12.2027
Nominalbetrag des Sicherungsinstruments	248.897	111.421	27.499	2.042	54	-
Durchschnitt des fixierten Zinssatzes	-0,478 %	-0,482 %	-0,448 %	-0,405 %	-0,360 %	0,000 %

Werte aus zum Hedging designierten Bilanzpositionen sowie der Hedging Ineffektivität

31.12.2022		Geschäftsjahr 2022				
in TEUR	Nominalbetrag	Buchwert Vermögenswert	Bilanzposition	Wertveränderung ausgewiesen im sonstigen Ergebnis	Ertrag aus Ineffektivität in der Gewinn- und Verlustrechnung	Position der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung
	248.897	9.254	Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8.335	131	Finanzergebnis

Sensitivitätsanalyse

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

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Zinsderivaten** unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte. Hieraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Marktwerte (sonstige langfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 2.510 TEUR / -2.574 TEUR (2021: 5.990 TEUR / -6.138 TEUR) ergeben.

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Währungsderivaten** unterstellt eine Veränderung der EUR-Wechselkurse von +10/-10 Prozentpunkten. Daraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Werte (sonstige kurzfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 4.312 TEUR / -4.786 TEUR (2021: 3.032 TEUR / -3.574 TEUR) ergeben.

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

Sensitivität der Zins- und Wechselkursrisiken

in TEUR	Jahresergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Sonstiges Ergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Eigenkapital Veränderung der Währungskurse und Zinskurven	
31.12.2022	4.312	-4.786	2.509	-2.573	6.822	-7.359
31.12.2021	3.121	-3.759	5.901	-5.952	9.023	-9.712

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

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

Die Allane SE verfügt über ein konzernweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, durch das frühzeitig

alle Entwicklungen erkannt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand der Gesellschaft bzw. des Konzerns gefährden können. Durch ein effektives Instrumentarium ist sichergestellt, dass Risiken sowohl zentral als auch dezentral zügig erfasst, bewertet und gemanagt werden. Das Risikomanagementsystem umfasst sämtliche Aktivitäten zum systematischen Umgang

mit möglichen Risiken im Unternehmen und reicht von der Risikoidentifikation und -erfassung, der Analyse und Bewertung bis zur Steuerung und Überwachung der wesentlichen Risiken. Dies ist in einem formalen Prozess definiert, in dem alle relevanten Konzernbereiche fest eingebunden sind. Das installierte Risikomanagementsystem erfasst somit die relevanten Einzelrisiken.

Die Interne Revision überwacht und bewertet die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems.

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

Zinsänderungsrisiko

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

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

Die Allane Mobility Group schließt Derivatekontrakte ab, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern und eine möglichst laufzeitkongruente Refinanzierung sicherzustellen. Jedoch kann hierbei keine Garantie gegeben werden,

dass eine solche Absicherung vollständig wirksam ist oder dass Verluste vollständig vermieden werden.

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

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

Marktpreisrisiko

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

Bei der Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes – insbesondere in Deutschland – abhängig. Die vom Konzern am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwertenden Fahrzeuge werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungswerten und Marktbeobachtungen orientieren. Die Vermarktung dieser Fahrzeuge erfolgt in einem mehrstufigen Prozess. Dabei wird der für die Allane Mobility Group vorteilhafteste Verwertungskanal für jedes Fahrzeug evaluiert. Hierbei stehen der Allane Mobility Group vor allem Online-Auktionsplattformen und die eigenen Gebrauchtwagenstandorte zur Verfügung. Im geringen Umfang werden Rückkaufvereinbarungen, die für den Konzern optional sind, mit Händlern oder Herstellern vertraglich vereinbart, um den, den Leasingverträgen zugrunde gelegten Restwert der Fahrzeuge teilweise abzusichern. In der Regel überwiegen jedoch die Chancen aus der Eigenvermarktung.

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

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

Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko besteht darin, dass Leasingnehmer und Flottenmanagementkunden ihren Zahlungsverpflichtungen während der Vertragslaufzeit nicht oder nur teilweise nachkommen oder Fahrzeuglieferanten ihre gegenüber der Allane SE getroffenen Rückkaufvereinbarungen nicht erfüllen können und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt.

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

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten legt die Allane Mobility Group daher großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden einer regelmäßigen, strengen Bonitätsprüfung unterzogen.

Sollten Vertragspartner ihre Rückkaufzusagen nicht einhalten, wäre die Allane Mobility Group gezwungen, die jeweiligen Fahrzeuge am Gebrauchtwagenmarkt direkt zu verwerten.

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

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

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

Insgesamt bestehen keine nennenswerten Risikokonzentrationen.

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Nachfolgend sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kategorisiert:

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2022

in TEUR	Bruttoforderungen	Wertberichtigung	Nettoforderungen 31.12.2022
sehr gering	38.349	2	38.347
gering	43.219	219	43.000
stark erhöht	3.899	2.549	1.350
Summe	85.467	2.770	82.697

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2021

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

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

Der maximale Ausfallbetrag entspricht dem Ausweis der Nettoforderung (Buchwert) abzüglich vorhandener Sicherheiten (z. B. Kunden-Kautionen in Höhe von 7.076 TEUR). In der Berichtsperiode wurden keine Kreditderivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente zur Deckung des Ausfallrisikos eingesetzt. Ein Teil der Forderungen ist durch Kunden-Kautionen besichert.

Der Konzern wendet das vereinfachte Wertminderungsmodell nach IFRS 9 an, wonach für alle Instrumente, unabhängig von ihrer Kreditqualität, eine Risikovorsorge in Höhe der

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

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

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2022

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

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2021

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

Im Geschäftsjahr 2022 sowie im Vorjahr wurden wertberichtigte Forderungen nach Überschreiten von Altersschwellen ausgebucht, wodurch sich die Wertberichtigungen reduziert haben.

Liquiditätsrisiko

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

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

In Abhängigkeit von der Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group könnten daher die externen Finanzierungsmöglichkeiten gar nicht oder nur unter nachtei-

ligen Konditionen zu erhalten sein. Gegenwärtig hat der Konzern kein Bonitätsrating durch eine externe Ratingagentur beauftragt. Wie in der Leasingbranche üblich, steht der Allane Mobility Group jedoch ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten offen (z. B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen). Hiervon hat der Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und Mitte 2016 ein Asset Backed Securities-Programm aufgesetzt.

Das Asset Backed Securities (ABS)-Programm wurde bis Ende 2021 verlängert und wird sich bis Mitte des Geschäftsjahr 2027 fortlaufend amortisieren.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Finanzverbindlichkeiten

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

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2022

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

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit 2021

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

Die im Jahr 2023 fälligen Finanzverbindlichkeiten werden weitgehend durch die Inanspruchnahme von Bankkreditlinien getilgt.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Zins- und Währungsderivative:

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeiten 2022

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

Rückzahlungsbeträge zur jeweiligen Fälligkeit 2021

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

Wechselkurs- und Länderrisiko

Das Wechselkursrisiko hat in der Allane Mobility Group nur eine untergeordnete Bedeutung, da die überwiegende Mehrheit der Forderungen und Verbindlichkeiten im Land, in dem die jeweilige Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler Währung fällig wird. Länderrisiken bestehen derzeit kaum.

Kapitalmanagement

Die Allane Mobility Group steuert das Konzernkapital mit dem Ziel, eine Finanzierungsstruktur zu generieren, die die Wachstumsziele des Konzerns unter Berücksichtigung der notwendigen finanziellen Flexibilität und Diversifizierung unterstützt. Dabei wird sichergestellt, dass alle Konzernun-

ternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können.

Grundlage der Finanzierungsstruktur bildet das von den Eigenkapitalgebern der Allane SE zur Verfügung gestellte Eigenkapital. Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 19,3% (2021: 18,4%). Weitere wesentliche Bestandteile der Finanzierungsstruktur sind in den lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente (Bankkredite sowie Verbindlichkeiten aus dem Asset Backed Securities-Programm und aus Finanzierung der Leasingflotte mit sonstigen Finanzierungspartnern). Der Anteil dieser lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 66,3% (2021: 67,4%).

5. Sonstige Angaben

5.1 Segmentinformationen

Nach Geschäftsbereich

in Mio. EUR	Leasing		Flottenmanagement		Konsolidierung		Konzern	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Außenumsatz	596,0	625,1	121,0	115,3	-	-	717,0	740,4
Innenumsatz	0,2	0,1	-	-	-0,2	-0,1	-	-
Gesamtumsatz	596,2	625,2	121,0	115,3	-0,2	-0,1	717,0	740,4
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände ¹	338,0	369,1	111,2	104,1	-0,2	-0,1	449,1	473,1
EBITDA ²	184,4	183,4	0,7	0,7	-	-	185,1	184,0
Abschreibungen	168,0	171,0	0,1	0,1	-	-	168,1	171,0
EBIT ³	16,4	12,4	0,6	0,6	-	-	17,0	13,0
Zinserträge	0,4	0,4	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,4	0,3
Zinsaufwendungen	-4,7	-7,3	-0,1	-0,1	0,1	0,1	-4,7	-7,3
Sonstiges Finanzergebnis	0,1	0,2	-	-	-	-	0,1	0,2
Finanzergebnis	-4,2	-6,7	-0,1	-0,1	-	-	-4,2	-6,9
EBT ⁴	12,3	5,7	0,6	0,5	-	-	12,8	6,1
Investitionen	385,0	342,1	0,0	0,0	-	-	385,0	342,1
Vermögen	1.199,9	1.172,0	38,8	34,3	-21,9	-12,9	1.216,8	1.193,3
Schulden	930,0	918,6	36,6	32,1	-21,7	-12,7	945,0	938,0
Beschäftigte ⁵	657	630	81	85	-	-	738	715

¹ Im Segment Leasing sind Wertminderungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 0,8 Mio. Euro (2021: Zuschreibung i.H.v. 1,2 Mio. Euro) enthalten

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

³ Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

⁴ Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

⁵ Beschäftigte im Jahresdurchschnitt

in Mio. EUR	Inland		Ausland		Überleitungen		Konzern	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Gesamtumsatz	641,0	667,2	76,0	73,3	-	-	717,0	740,4
Investitionen	332,9	297,5	52,0	44,6	-	-	385,0	342,1
Vermögen	1.217,3	1.235,6	445,2	614,3	-445,7	-656,6	1.216,8	1.193,3

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

Die Segmentinformation nach Regionen stellt die Aufteilung des Gesamtumsatzes, der Konzerninvestitionen und des Konzernvermögens nach dem Standort der Konzerngesellschaften dar.

Die Segmentinformationen basieren auf den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzernabschlusses. Forderungen und Verbindlichkeiten, Erträge und Aufwendungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitungsrech-

nung auf die Konzernzahlen eliminiert. Konzernvermögen und -schulden berücksichtigen keine Steuerpositionen.

5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 11,4 Mio. Euro (2021: 11,2 Mio. Euro).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Leasingflotte im Folgejahr beläuft sich auf rund 402,4 Mio. Euro (2021: 250,2 Mio. Euro).

Eventualverbindlichkeit

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

5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ist Mutterunternehmen der Allane SE. Die Allane Mobility Consulting Österreich GmbH und die Allane Mobility Consulting SARL sind indirekte, nicht konsolidierte Tochterunternehmen der Allane SE. Die Allane Service Verwaltungs GmbH ist ein direktes nicht konsolidiertes Tochterunternehmen der Alla-

ne SE. Bei den anderen nahestehenden Unternehmen handelt es sich um Konzerngesellschaften der Banco Santander S.A., sowie um Konzerngesellschaften der Hyundai Motor Company.

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

Nahestehende Unternehmen

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen		Beanspruchte Leistungen		Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen		Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	
	2022	2021	2022	2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Hyundai AutoEver Europe GmbH, Offenbach am Main	-	-	-	2,0	-	-	-	-
Hyundai AutoEver Corp., Seoul, Korea	-	-	0,3	0,3	-	-	0,2	-
Hyundai Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	0,7	1	3,0	-	0,2	-	0,1	-
Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Rüsselsheim	1	1	-	-	-	1	1	-
Genesis Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	-	-	0,5	1	-	-	-	-
Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main	-	1	1	-	-	1	0,2	-
Hyundai Motor France SAS, La Garenne-Colombes, Frankreich	-	1	-	-	1	1	-	-
KIA Motors Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	1	-	-	-	-	-	-	-
Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach	-	1	2,2	0,4	1,3	-	510,3	100,0
Santander Consumer Leasing GmbH, Mönchengladbach	0,7	1	-	-	1	-	-	-
Banco Santander International SA, Genf, Schweiz	-	1	-	-	1	1	-	-
Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien	-	-	0,4	0,5	-	-	-	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 Mio. Euro

Die Allane SE hat mit der Santander Consumer Bank AG ein „Credit Facility Agreement“ getroffen. Von dieser Credit Facility waren zum Stichtag Darlehen in Höhe von 510 Mio. Euro (2021: 100 Mio. Euro) in Anspruch genommen. Die Darlehen haben eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren. Es besteht eine Change of Control Klausel, woraus die Santander Consumer Bank AG das Recht hat, beim Eintritt eines Change of Controls, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten unverzüglich fällig zu stellen. Weiterhin wurde am 29. Dezember 2021 ein „Committed Facility Agreement“ über 250 Mio. Euro mit der Santander Consumer Bank AG, Deutschland zur Finanzierung der Rückzahlung einer Anleihe vereinbart. Am 2. Februar 2022 wurde diese Vereinbarung mit Wirkung zum 4. Februar 2022 wieder gekündigt.

Mit der Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien bestand zum 31.12.2022 ein IT-Lizenznutzungsvertrag über drei Jahre mit einer verbleibenden Vertragsdauer von 1,5 Jahre.

Alle offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen, welche separat ausgewiesen sind, wurden aufgrund von vertraglichen Vereinbarungen abgerechnet. Im aktuellen Jahr wurden, Aufwendungen für Wertminderungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1,8 Mio. Euro erfasst (2021: 1,5 Mio. Euro).

Die dargestellten Geschäftsbeziehungen werden jeweils zu marktüblichen Bedingungen abgewickelt.

Aufsichtsrat und Vorstand der Allane SE

Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Jochen Klöpfer Vorsitzender des Aufsichtsrats Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG Mönchengladbach, Deutschland</p>	<p>Vorsitzender des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) Mitglied des Beirats West der Schufa Holding AG</p>
<p>Thomas Hanswillemenke Mitglied des Aufsichtsrats Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank Aktiengesellschaft, Deutschland und Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH, Mönchengladbach, Deutschland</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Santander Consumer Operations Services GmbH, Mönchengladbach, Deutschland Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland Vorsitzender des Advisory Board der VCFS Germany GmbH, Köln, Deutschland</p>
<p>Hyung Seok Lee Mitglied des Aufsichtsrats (seit 29. Juni 2022) Finanzvorstand (CFO) der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital France SAS, Lille, Frankreich Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland Mitglied des Aufsichtsrats bei Hyundai Capital America Corporation, Irvine/Kalifornien, Vereinigte Staaten von Amerika Mitglied des Aufsichtsrats bei Banco Hyundai Capital Brazil S.A., São Paulo, Brasilien</p>
<p>Su Ho Kim Mitglied des Aufsichtsrats (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</p>	<p>Mitglied des Board of Directors (nicht-geschäftsführend) der Korea Credit Data Corporation, Seoul, Republik Korea Mitglied des Risk Control Committee sowie des Venture Investment Review Board bei der Hyundai Capital Service, Inc., Seoul, Republik Korea</p>
<p>Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats (seit 29. Juni 2022) Freiberuflicher Berater Maarsse, Niederlande</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht</p>
<p>Hyunjoo Kim Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats (bis 31. Mai 2022) Vorstandsmitglied der Fubon Hyundai Life und dem Korea Credit Bureau Seoul, Republik Korea</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH</p>
<p>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</p>	
<p>Dr. Julian zu Putlitz Mitglied des Aufsichtsrats (bis 29. Juni 2022) Finanzvorstand (CFO) der IFCO Systems Gruppe Pullach im Isartal, Deutschland</p>	
Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen	
Vorstand	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Donglim Shin Vorsitzender München</p>	
<p>Álvaro Hernández München</p>	

Gesamtbezüge des Vorstands der Allane SE

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 Fall von Donglim Shin gestreckt bis 2024 ausbezahlt

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 belaufen sich auf 1.067.737 Euro (2021: 1.439.756 Euro). Im Geschäftsjahr 2021 waren hierin Bezüge der ehemaligen Vorstände in Höhe von 802.657 EUR enthalten.

Der Aufsichtsrat erhielt im Geschäftsjahr 2022 Bezüge (kurzfristig) in Höhe von 50.000 Euro (2021: 40.000 Euro).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 einen Bilanzgewinn von 23.272 TEUR (2021: 23.066 TEUR) 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 angenommen wird, würde das zur nachfolgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Verwendung des Bilanzgewinns in TEUR	2022	2021
Zahlung einer Dividende von 0,09 Euro (2021: 0,06 Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie	1.855	1.237
Vortrag auf neue Rechnung	21.417	21.829

Zum 31. Dezember 2022 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Bei Annahme eines Dividendenvorschlags von 0,09 Euro je Aktie, würde dies zu einer Dividendenzahlung von 1.855 TEUR führen. Dies würde zu

einer Ausschüttungsquote von 21 % des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2022 führen. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 % bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für das Geschäftsjahr 2022 bestehen. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2023 veröffentlicht werden.

Der Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2021 wurde von der Hauptversammlung am 29. Juni 2022 unverändert beschlossen.

5.5 Nachtragsbericht

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

5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

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

5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 31. März 2023 durch den Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.

Pullach, 31. März 2023

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin

Álvaro Hernández



Weitere Informationen

D.1	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	123
D.2	Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	124
D.3	Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	130
D.4	Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	132
D.5	Finanzkalender	133

D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2022

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

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

Pullach, 31. März 2023

Allane SE

Der Vorstand

Donglim Shin

Álvaro Hernández

D.2 – Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

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

„An die Allane SE, Pullach

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Allane SE, Pullach i. Isartal, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Allane SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum

31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

1) Bewertung des Leasingvermögens

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

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

1) Bewertung des Leasingvermögens

- a) Im Konzernabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2022 im Bilanzposten „Leasingvermögen“ Vermögensgegenstände in Höhe von € 993,2 Mio ausgewiesen (81,4 % 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 erzielbarer Wert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von € 0,5 Mio.
- b) Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die Angemessenheit der implementierten Kontrollen im für die Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens relevanten internen Kontrollsystem der Gesellschaft beurteilt und die Funktionsfähigkeit dieser Kontrollen getestet. Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzo-

gen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen internen und externen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den erwarteten Vermarktungsergebnissen gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.

- c) Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 3.2 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
 - beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
 - ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
 - beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
 - holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
 - beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
 - führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.
- Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Allane_SE_KA_KLB_ESEF-2022-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als "ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden "Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers

für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

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

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

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

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

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.

- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Juni 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 12. Februar 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Henneberger.“

München, den 3. April 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Henneberger
Wirtschaftsprüfer

Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

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

D.3 – Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2022 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in TEUR

		31.12.2022	31.12.2021
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) täglich fällig	1.093		516
		1.093	516
2. Forderungen an Kunden		42.886	38.808
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute TEUR - (Vorjahr: TEUR -)			
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		361	336
4. Leasingvermögen		881.717	894.639
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	14.922		18.221
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.541		5.932
c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.484		1.682
		20.948	25.835
6. Sachanlagen		6.707	6.510
7. Sonstige Vermögensgegenstände		227.273	240.148
8. Rechnungsabgrenzungsposten		3.871	4.470
		1.184.855	1.211.262

Passiva in TEUR		31.12.2022	31.12.2021
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	-		2.072
mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	539.720		120.589
		539.720	122.661
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	1.303		1.776
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.854		4.179
		5.157	5.955
3. Verbriefte Verbindlichkeiten			
begebene Schuldverschreibungen		0	249.980
4. Sonstige Verbindlichkeiten		353.768	550.388
5. Rechnungsabgrenzungsposten		32.413	25.814
6. Passive latente Steuern		31.464	32.260
7. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	2.193		972
b) andere Rückstellungen	24.821		18.959
		27.014	30.536
8. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	20.612		20.612
b) Kapitalrücklage	139.068		139.068
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	12.366		10.923
d) Bilanzgewinn	23.272		23.066
		195.317	193.668
		1.184.855	1.211.262

D.4 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (HGB/RechKredV)

in TEUR			2022	2021
1. Leasingerträge		535.140		574.493
2. Leasingaufwendungen		309.980		350.422
			225.160	224.070
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		2.752		4.769
4. Zinsaufwendungen		6.163	38.808	9.602
			-3.411	-4.834
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			640	310
6. Provisionserträge			1.729	1.130
7. Sonstige betriebliche Erträge			9.687	9.536
8. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	30.616			29.773
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung darunter für Altersversorgung: TEUR - (Vorjahr: TEUR -)	4.976			4.536
		35.593		34.309
b) andere Verwaltungsaufwendungen		42.473		43.627
			78.066	77.936
9. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		132.503		141.050
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		11.118		6.565
			143.621	147.615
10. Sonstige betriebliche Aufwendungen			1.133	369
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		7.337		4.520
12. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		2.117		1.759
			5.220	2.761
13. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			5.765	1.533
14. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			2.879	-1.068
15. Erträge aus Verlustübernahme			-	-
16. Aufgrund einer Gewinngemeinschaft, eines Gewinnabführungs- oder eines Teilgewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne				
15. Jahresüberschuss			2.886	2.601
16. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			21.829	21.765
17. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen			-1.443	-1.300
18. Bilanzgewinn			23.272	23.066

D.5 – Finanzkalender

Finanzkalender der Allane SE

Veröffentlichung Geschäftsbericht 2022	28. April 2023
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2023	11. Mai 2023
Ordentliche Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2023 in München	30. Juni 2023
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2023	24. August 2023
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2023	9. November 2023

Alle Termine/Veranstaltungsorte ohne Gewähr

Allane SE

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

Kontakt Investor Relations

Telefon +49 89/70 80 81610

ir@allane.com

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