Testatsexemplar

Sixt Leasing SE
Pullach

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020
und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

pwc

Inhaltsverzeichnis Seite

Lagebericht ... 1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 ... 1
1. Bilanz zum 31. Dezember 2020 ... 3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 ... 5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2020 ... 7
Anlagenspiegel ... 23
Fristengliederung ... 27
4. Versicherung der gesetzlichen Vertreter ... 29
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS ... 1

A \\ BERICHT ÜBER DIE LAGE DES KONZERNS UND DER GESELLSCHAFT

A.1 \\ GRUNDLAGEN DES KONZERNS

1. GESCHÄFTSMODELL DES KONZERNS

1.1 KONZERNSTRUKTUR UND -LEITUNG

Die Sixt Leasing SE, Pullach, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft des Sixt Leasing-Konzerns, der sein Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Sixt Leasing", „Sixt Mobility Consulting", „Sixt Neuwagen", „autohaus24" und „Flottenmeister" betreibt. Sie hat ihren Sitz in der Zugspitzstraße 1, 82049 Pullach, und ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter HRB 227195 eingetragen. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Die Sixt Leasing 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 Geregelten 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.

Der Vorstand der Sixt Leasing SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Der satzungsgemäß aus sechs Mitgliedern bestehende Aufsichtsrat der Sixt Leasing SE bestellt, überwacht und berät den Vorstand und ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die Gesellschaft und den Konzern unmittelbar eingebunden.

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

- Sixt Location Longue Durée SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich
- Sixt Leasing (Schweiz) AG, Urdorf/Schweiz
- Sixt Leasing G.m.b.H., Vösendorf/Österreich
- autohaus24 GmbH, Pullach/Deutschland
- Sixt Mobility Consulting GmbH, Pullach/Deutschland
- Sixt Mobility Consulting SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich*
- Sixt Mobility Consulting AG, Urdorf/Schweiz
- Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf/Österreich*
- Sixt Mobility Consulting B.V., Hoofddorp/Niederlande
- SXT Leasing Verwaltungs GmbH, Rostock/Deutschland*
- SXT Leasing Dienstleistungen GmbH & Co. KG, Rostock/Deutschland

** 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 Sixt Leasing SE und der Sixt Mobility Consulting GmbH besteht ein Ergebnisabführungsvertrag.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 betrug das Grundkapital der Sixt Leasing 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. Der Anteilserwerb erfolgte im Geschäftsjahr 2020.

Im Rahmen der Veräußerung der Beteiligung an der Gesellschaft durch die Sixt SE an HCBE schlossen die Sixt Leasing SE

und die Sixt SE zudem eine Reihe von Verträgen im Hinblick auf die zeitlich befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ und über den Carve-Out der IT-Struktur.

Die weiteren zwischen der Sixt Leasing SE und der Sixt SE sowie der Sixt Leasing SE und der HCBE bzw. deren jeweiligen Tochtergesellschaften geschlossenen Verträge sind im Konzernanhang unter „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ dargestellt.

1.2 KONZERNAKTIVITÄTEN UND LEISTUNGSSPEKTRUM

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

1.2.1 GESCHÄFTSBEREICH LEASING

Im Geschäftsbereich Leasing agiert Sixt Leasing als eine der größten banken- und herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften in Deutschland. Der Geschäftsbereich ist daneben mit operativen Tochterunternehmen in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden vertreten.

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

Im Geschäftsfeld Flottenleasing bietet der Konzern Leasingfinanzierungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen (sogenanntes Full-Service-Leasing) für Firmenkunden an. Auf Basis der langjährigen Expertise der Sixt Leasing SE im Fuhrparkeinkauf und Flottenmanagement soll für die Kunden eine nachhaltige Optimierung der Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership) ihrer Fahrzeugflotten erreicht werden.

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 Sixt Leasing durch individuelle Flottenlösungen. Zum anderen werden auch kleinere Firmenkunden mit einer Flottengröße von rund 20-100 Fahrzeugen betreut. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, über standardisierte Produkte und Prozesse den Fuhrparkeinkauf und die Fuhrparkverwaltung zu professionalisieren.

Das Leistungsspektrum umfasst neben dem klassischen Finanzierungsleasing eine Vielzahl von Dienstleistungen wie herstellerübergreifende Online-Konfiguration, Beratung zur Fahrzeugauswahl, Online-Genehmigungsverfahren nach spezifischen Unternehmensrichtlinien, preisoptimierte Fahrzeugbeschaffung, Wartung der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit, Reifenwechsel, Pannen- und Schadenassistance, Schadenmanagement inklusive Versicherungsabwicklung sowie das Management von Tankkarten, Kraftfahrzeugsteuern und Rundfunkbeiträgen. Der Anteil der Verträge, die Finanzleasing mit Servicekomponenten unterschiedlichen Umfangs verbinden, betrug Ende 2020 rund 90 % des Vertragsbestands im Geschäftsfeld Flottenleasing.

Das Geschäftsfeld Online Retail betreibt die Sixt Leasing SE über die Webseiten *sixt-neuwagen.de* und *autohaus24.de*. Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden (mit bis zu 20 Fahrzeugen) die Möglichkeit, die neuesten 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. Die Kunden sollen dabei von der Expertise und dem Größenvorteil von Sixt Leasing beim Fahrzeugeinkauf in Form attraktiver Konditionen profitieren. Mit dem Fahrzeugleasing im online-gestützten Direktvertrieb adressiert das Unternehmen einen in Deutschland noch weitgehend unerschlossenen Markt.

Auch im Geschäftsfeld Online Retail werden zusätzliche Servicedienstleistungen wie ein Wartungs- und Verschleiß-, ein Inspektions- oder ein Versicherungspaket angeboten, die sich online zum Leasingvertrag hinzubuchen lassen und in die Leasingrate eingerechnet werden. Ende 2020 enthielten rund 50 % der Privat- und Gewerbekundenverträge mindestens eine Servicekomponente.

1.2.2 GESCHÄFTSBEREICH FLOTTENMANAGEMENT

Über die im Jahr 2011 gegründete Sixt Mobility Consulting GmbH sowie weitere direkte und indirekte Tochtergesellschaften der Sixt Leasing SE betreibt der Sixt Leasing-Konzern den Geschäftsbereich Flottenmanagement. Dabei wird die Expertise im Management größerer Fahrzeugflotten auch Kunden angeboten, die ihre Fahrzeuge gekauft oder über andere Anbieter geleast haben. Die Zielgruppe reicht vom mittelständischen Betrieb bis zum internationalen Großkonzern.

Als banken- und herstellerunabhängiger Flottenspezialist ist es das Ziel der Sixt Mobility Consulting, die Kosten von Unternehmen beim Einkauf und Betrieb von Leasing- und Kauffuhrparks

zu optimieren und damit die Leistungsfähigkeit der Flotten zu steigern. Dazu werden – ebenso wie im Geschäftsfeld Flottenleasing – eigenentwickelte, Online-basierte IT-Tools eingesetzt, unter anderem der Multibid-Konfigurator, der FleetOptimizer und das Sixt Global Reporting Tool. Der Multibid-Konfigurator ermöglicht Unternehmen, ihre Flottenfahrzeuge frei zu konfigurieren, sie mit möglichen Alternativfahrzeugen zu vergleichen und Ausschreibungen für Wunschfahrzeuge unter verschiedenen Leasinggesellschaften durchzuführen. Durch den Einsatz des FleetOptimizers können Einsparpotenziale bei bestehenden Kundenflotten-Konfigurationen identifiziert und daraus Maßnahmen abgeleitet werden, um die Flottenkosten dauerhaft zu reduzieren.

Das Sixt Global Reporting Tool schafft Transparenz über sämtliche Fahrzeuge, die ein Unternehmen international betreibt. Es bietet einen länderübergreifenden Überblick über relevante Bereiche wie Fahrzeugeinkauf und Fahrzeugersatz, vertragliche Vereinbarungen, Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen sowie Entwicklung von Flottenkosten, Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen. Darüber hinaus ermöglicht das Sixt Global Reporting Tool, den Kunden auch für Fahrzeuge, die noch nicht von Sixt Mobility Consulting betreut werden, konkrete Optimierungspotenziale aufzuzeigen und so möglicherweise neue Mandate zu akquirieren.

Darüber hinaus unterstützt Sixt Mobility Consulting die Firmenwagennutzer der Unternehmenskunden bei allen Themen rund um das Fahrzeug, von der Bestellung über das Unfallmanagement bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „The Companion“ ermöglicht es Dienstwagenfahrern unter anderem, wichtige fahrzeugbezogene Aufgaben wie die Buchung von Werkstatttterminen zu jeder Uhrzeit schnell und einfach per Smartphone zu erledigen. Außerdem unterstützt sie die digitale Kommunikation zwischen Fuhrparkmanagern und Firmenwagennutzern.

1.3 WESENTLICHE EXTERNE EINFLUSSFAKTOREN

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

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

2. UNTERNEHMENSSTEUERUNG

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

Folgenden finanzielle und operative Steuerungsgrößen (finanzielle Leistungsindikatoren) sind von wesentlicher Bedeutung für den Sixt Leasing-Konzern und finden analog Anwendung für die Sixt Leasing SE:

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

Darüber hinaus unterstützen folgende Kennzahlen die Steuerung des Konzerns:

- der Vertragsbestand der Geschäftsfelder,
- der Konzernumsatz,
- 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

Sixt Leasing verfolgte im Geschäftsjahr 2020 keine wesentlichen Forschungsaktivitäten. Um unseren Kunden individuelle Lösungen zu bieten und unsere Pionierstellung im digitalen Geschäftsmodell zu festigen, entwickelt die Sixt Leasing neue Produkte, Applikationen und digitale Geschäftsprozesse selbst. Dabei nimmt die Sixt Leasing je nach Projektanforderung, Kapazitätsbedarf und relevanter Expertise, externe Dienstleistung in Anspruch. Im Geschäftsjahr 2020 sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von 7,6 Mio. Euro angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr Abschreibungen in Höhe von 1,6 Mio. Euro an.

A.2 \\ WIRTSCHAFTSBERICHT

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

1. KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Sixt Leasing-Konzern operiert mit seinen Tochtergesellschaften in seinem Heimatmarkt Deutschland sowie in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden. Für die Geschäftstätigkeit des Konzerns in diesen Märkten sind verschiedene Einflussfaktoren wesentlich, insbesondere die Investitionstätigkeit der Unternehmen, die Ausgabenbereitschaft von Geschäfts- und Firmenkunden, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts.

Die Weltwirtschaft ist 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie erstmals seit der Finanzkrise 2009 geschrumpft. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) ging das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 % zurück. Laut dem Institut für Weltwirtschaft (IfW) sank es um 3,8 %. Dem IWF zufolge nahm die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte stärker zu als erwartet. Nach Angaben des IfW konnte die Weltwirtschaft im dritten Quartal einen erheblichen Teil der Produktionsrückgänge wieder aufholen. Im vierten Quartal sei die Erholung durch eine weitere Infektionswelle zwar gebremst worden, insgesamt bliebe die Produktion aber aufwärtsgerichtet.

Die deutsche Wirtschaft ist 2020 in eine tiefe Rezession geraten. Das BIP ging nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) um 5,0 % zurück. Demnach habe die Pandemie nahezu alle Wirtschaftsbereiche deutlich belastet, insbesondere die privaten Konsumausgaben, die Bruttoanlageinvestitionen sowie Exporte und Importe. Die durchschnittliche Zahl der Erwerbstätigen ging nach einem über 14 Jahre anhaltenden Anstieg erstmals zurück. Die staatlichen Haushalte beendeten das Jahr 2020 erstmals seit 2011 mit einem Finanzierungsdefizit.

Quellen

Internationaler Währungsfonds (IWF), World Economic Outlook Update, Januar 2021; Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kieler Konjunkturberichte Nr. 73, Dezember 2020; Statistisches Bundesamt (Destatis), Pressemitteilung, 14.1.2021.

2. OPERATIVE GESCHÄFTSENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2020

Die Geschäftstätigkeit kann von einmaligen und außerordentlichen Ereignissen betroffen sein. Um ein besseres Verständnis für die Entwicklung des operativen Geschäfts zu bekommen, wurden die in diesem Punkt beschriebenen, nach IFRS bilanzierten Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im Geschäftsjahr 2020 um diese nicht operativen, d.h. einmaligen und außerordentlichen Effekte bereinigt[1].

Demzufolge lag das entsprechend bereinigte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT bereinigt) im Geschäftsjahr 2020 bei 20,8 Mio. Euro (unbereinigt: 9,1 Mio. Euro). Die bereinigten Personalaufwendungen betrugen 38,8 Mio. Euro (unbereinigt: 42,9 Mio. Euro) und die bereinigten sonstigen betrieblichen Aufwendungen 29,9 Mio. Euro (unbereinigt: 33,3 Mio. Euro). Weiterhin betrugen die bereinigten Abschreibungen 187,0 Mio. Euro (unbereinigt: 191,2 Mio. Euro).

Im Geschäftsjahr 2020 waren in den Personalaufwendungen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen einmalige Kosten enthalten, welche im Zusammenhang mit der Übernahme von Anteilen an der Sixt Leasing SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) entstanden sind. Hierbei handelt es sich unter anderem um Bonuszahlungen, Aufwendungen für Rechtsberatung, für die Beratung durch eine Investmentbank und für IT-Beratung und -Service, Aufwendungen im Zusammenhang mit der Übernahme von Gebrauchtwagenstandorten sowie für den Zweck der besseren Vergleichbarkeit bewertete, der Übernahme zuordenbare interne Personalaufwendungen. Daneben flossen im Rahmen der turnusgemäßen Überprüfung der Restwerte des Leasingvermögens Erwartungen und Annahmen, unter anderem basierend auf externen Marktdaten, in die Bewertung der Risikovorsorge mit ein, die wesentlich von den Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie beeinflusst waren. Die daraus resultierenden Aufwendungen aus der

[1] Weitere Erläuterungen sind im Punkt 8. „Überleitung bereinigte Positionen der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ dargestellt.

Erhöhung der Risikovorsorge wurden in den Abschreibungen auf Leasingvermögen erfasst.

Der Sixt Leasing Konzern hat sich damit im von besonderen Herausforderungen geprägten Geschäftsjahr 2020 insgesamt angesichts der Beeinflussung durch die COVID-19 Pandemie und die Übernahme von Anteilen an der Sixt Leasing SE durch die HCBE im Rahmen der Erwartungen entwickelt.

3. GESCHÄFTSVERLAUF DES KONZERNS IM ÜBERBLICK UND VERGLEICH ZUR JAHRESPROGNOSE[2]

Die Geschäftsentwicklung des Sixt Leasing-Konzerns entsprach im Jahr 2020 den angepassten Erwartungen. Trotz den Unsicherheiten und Einschränkungen aus der Corona-Pandemie sowie den transaktionsbezogenen Aufwendungen, hat der Sixt Leasing-Konzern eine solide Basis, wie die Ertrags-, Finanz und Vermögenslage zeigt. Der Konzernumsatz sank gegenüber dem Vorjahr um 9,3 % auf 747,7 Mio. Euro (2019: 824,4 Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz (exklusive Verkaufserlöse) ging um 9,6 % auf 423,3 Mio. Euro zurück (2019: 468,2 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich reduzierte Fahrzeugnutzung infolge der COVID-19-bedingten Kontaktbeschränkungen und den damit verbundenen Rückgang der nutzungsbezogenen Erlöse zurückzuführen. Im März 2020 war der Vorstand von einem operativen Konzernumsatz in etwa auf Vorjahresniveau ausgegangen. Ab Oktober erwartete er einen Wert deutlich unterhalb des Niveaus des Vorjahres. Die Verkaufserlöse für Leasingrückläufer und vermarktete Kundenfahrzeuge im Flottenmanagement gingen um 8,9 % auf 324,4 Mio. Euro zurück (2019: 356,3 Mio. Euro). Dieser Rückgang resultiert zum einen aus dem sehr starken ersten Quartal des Vorjahres mit einer sehr hohen Zahl an verkauften Leasingrückläufern im Geschäftsfeld Online Retail und zum anderen aus den Einschränkungen des stationären Kraftfahrzeughandels insbesondere während des ersten Halbjahres 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) ging im Berichtsjahr um 9,1 % auf 211,4 Mio. Euro zurück (2019: 232,7 Mio. Euro). Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) fiel um 68,9 % auf 9,1 Mio. Euro (2019: 29,3 Mio. Euro). Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) lag infolgedessen bei 2,2 % (2019: 6,3 %). Das niedrigere EBT liegt im Rahmen der angepassten Erwartungen vom Juli 2020 und Oktober 2020 und ist unter anderem auf den oben beschriebenen Volumeneffekt im Vermarktungsbereich, temporäre vertriebliche Unterstützungsmaßnahmen (insbesondere die „Hamsterprämie"), gestiegene Marketingaufwendungen zu Jahresbeginn, transaktionsbedingte Kosten sowie zusätzlichen Risikovorsorgebedarf bei den Restwerten im ersten Halbjahr 2020 in Höhe eines mittleren einstelligen Millioneneurobetrags zurückzuführen. Im März 2020 war der Vorstand von einem EBT sehr deutlich unter dem Niveau des Vorjahres ausgegangen.

Das Eigenkapital des Sixt Leasing-Konzerns hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 212.851 TEUR verringert (2019: 229.226 TEUR). Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug damit zum Bilanzstichtag 16,4 % (2019: 17,2%)

Der Vertragsbestand des Sixt Leasing-Konzerns (ohne Franchise- und Kooperationspartner) per 31. Dezember 2020 lag mit 129.900 Verträgen um 4,6 % unter dem Niveau des Vorjahres (2019: 136.200 Verträge). In seiner Prognose vom März 2020 war der Vorstand von einem leichten Anstieg des Konzernvertragsbestands ausgegangen. Ab Oktober erwartete er einen Wert deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Wesentliche Gründe für die Anpassung waren die schwächer als erwartete Geschäftsentwicklung im dritten Quartal 2020 sowie die Aussicht auf eine fortdauernde oder sich verschärfende COVID-19-Situation im vierten Quartal 2020.

Im Geschäftsfeld Online Retail wurden im Jahr 2020 knapp 10.000 Neuverträge abgeschlossen, rund 23 % weniger als im Vorjahr (2019: mehr als 13.000 Neuverträge). Grund hierfür waren insbesondere die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Zugleich verzeichnete das Geschäftsfeld weitere Fahrzeugrückläufer aus der im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten 1&1-Kampagne. Infolge dieser beiden Entwicklungen lag der Vertragsbestand im Online Retail per 31. Dezember 2020 mit 38.600 Verträgen um 12,8 % unter dem Niveau des Vorjahres (2019: 44.300 Verträge).

Im Geschäftsfeld Flottenleasing reduzierte sich der Vertragsbestand per Jahresende um 6,6 % auf 37.800 Verträge (2019:

[2] Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf den IFRS Konzernabschluss und sind in Einklang mit den IFRS. Eine Bereinigung um einmalige und außerordentliche Aufwendungen wie in 2. OPERATIVE GESCHÄFTSENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2020 erfolgte nicht.

40.400 Verträge). Dies ist insbesondere auf die ökonomischen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Der Vertragsbestand des Geschäftsbereichs Flottenmanagement entwickelte sich positiv. Er legte gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % auf 53.500 Verträge zu (2019: 51.500 Verträge) und erreichte damit ein neues Allzeithoch.

Über den konzerneigenen Vertragsbestand hinaus verwalteten Franchise- und Kooperationspartner der Sixt Leasing SE in rund 30 Ländern zum 31. Dezember 2020 weitere 64.700 Verträge (2019: 69.200 Verträge; -6,5 %).

Vetragsbestand[1] in Tausend Stück	**2020**	2019	Veränderung in %
Sixt Leasing-Konzern	129,9	136,2	-4,6
Davon Online Retail	37,8	40,4	-6,6
Davon Flottenleasing	38,6	44,3	-12,8
Davon Flottenmanagement	53,5	51,5	3,9
Franchise- und Kooperationspartner	64,7	69,2	-6,5

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

4. VERTRAGSBESTANDS- UND UMSATZENTWICKLUNG

4.1 SIXT LEASING-KONZERN

Der Vertragsbestand des Sixt Leasing-Konzerns (ohne Franchise- und Kooperationspartner) per 31. Dezember 2020 ging gegenüber dem Vorjahr um 4,6 % auf 129.900 Verträge zurück (2019: 136.200).

Der Konzernumsatz fiel im Geschäftsjahr 2020 um 9,3 % auf 747,7 Mio. Euro (2019: 824,4 Mio. Euro). Dabei sank der operative Konzernumsatz, der sich aus Leasingerlösen (Finanzrate), sonstigen Erlösen aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementerlösen zusammensetzt, um 9,6 % auf 423,3 Mio. Euro (2019: 468,2 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse für Leasingrückläufer und vermarktete Kundenfahrzeuge im Flottenmanagement gingen um 8,9 % auf 324,4 Mio. Euro zurück (2019: 356,3 Mio. Euro). Dieser Rückgang resultiert zum einen aus dem sehr starken ersten Quartal des Vorjahres mit einer sehr hohen Zahl an verkauften Leasingrückläufern im Geschäftsfeld Online Retail und zum anderen aus den Einschränkungen des stationären Kraftfahrzeughandels insbesondere während des ersten Halbjahres 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie.

4.2 GESCHÄFTSBEREICH LEASING

Im Geschäftsbereich Leasing lag der Vertragsbestand zum Ende des Berichtsjahres mit 76.400 Verträgen um 9,8 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2019 (84.700 Verträge). Dabei ging der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Online Retail um 12,8 % auf 38.600 Verträge zurück (2019: 44.300 Verträge). Der Vertragsbestand im Geschäftsfeld Flottenleasing fiel um 6,6 % auf 37.800 Verträge (2019: 40.400 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing sank im Berichtsjahr um 11,1 % auf 642,1 Mio. Euro (2019: 722,6 Mio. Euro). Der operative Umsatz (Segmentumsatz ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern) ging um 10,2 % auf 373,2 Mio. Euro zurück (2019: 415,6 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahrzeugen fielen um 12,4 % auf 268,9 Mio. Euro (2019: 307,0 Mio. Euro).

4.3 GESCHÄFTSBEREICH FLOTTENMANAGEMENT

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement stieg der Vertragsbestand per Ende 2020 gegenüber dem Vorjahr um 3,9 % auf 53.500 Verträge an (2019: 51.500 Verträge), ein neuer Höchstwert seit Bestehen des Geschäftsbereichs.

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs nahm im Jahr 2020 um 3,7 % auf 105,6 Mio. Euro zu (2019: 101,8 Mio. Euro). Der operative Umsatz ging um 4,9 % auf 50,0 Mio. Euro zurück (2019: 52,6 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von Kundenfahrzeugen stiegen um 12,9 % auf 55,6 Mio. Euro (2019: 49,2 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.

5. ERTRAGSENTWICKLUNG

Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung) in Mio. Euro	2020	2019	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	747,7	824,4	-76,7	-9,3
Davon operativer Konzernumsatz[1]	423,3	468,2	-44,9	-9,6
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	473,8	536,9	-63,2	-11,8
Personalaufwand	42,9	41,5	1,5	3,5
Saldo sonstige betriebliche Erträge/Aufwendungen	-19,6	-13,3	-6,3	46,9
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	211,4	232,7	-21,3	-9,1
Abschreibungen	191,2	191,3	-0,1	-0,1
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	20,2	41,3	-21,2	-51,2
Finanzergebnis	-11,1	-12,0	0,9	-7,9
Ergebnis vor Steuern (EBT)	9,1	29,3	-20,2	-68,9
Operative Umsatzrendite (%)	2,2	6,3	-4,1 Punkte	
Ertragsteuern	6,9	7,8	-0,9	-11,1
Konzernüberschuss	2,2	21,5	-19,3	-89,9
Ergebnis je Aktie[2] (in Euro) - unverwässert und verwässert	0,11	1,04	-0,94	

[1] *Leasingerlöse (Finanzrate), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementerlöse (ohne Erlöse aus dem Verkauf gebrauchter Fahrzeuge).*

[2] *Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien*

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände sanken um 11,8 % auf 473,8 Mio. Euro (2019: 536,9 Mio. Euro). Bereinigt um die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen gingen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände um 5,8 % zurück.

Der Personalaufwand erhöhte sich insbesondere vor dem Hintergrund der weiteren Wachstums- und Expansionspläne des Konzerns, vor allem der Übernahme von Mitarbeitern im Rahmen der Akquisition der beiden Standorte der SL Car Sales GmbH sowie transaktionsbezogener Kosten, um 3,5 % auf 42,9 Mio. Euro (2019: 41,5 Mio. Euro).

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen erhöhte sich insbesondere aufgrund von transaktionsbezogenen Kosten vor allem im IT- und Beratungsbereich um 46,9 % auf -19,6 Mio. Euro (2019: -13,3 Mio. Euro), wobei die sonstigen betrieblichen Erträge wesentlich schwächer gesunken als die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gestiegen sind.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) reduzierte sich um 9,1 % auf 211,4 Mio. Euro (2019: 232,7 Mio. Euro).

Die Abschreibungen blieben mit 191,2 Mio. Euro nahezu unverändert (2019: 191,3 Mio. Euro; -0,1 %).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit 20,2 Mio. Euro um 51,2 % unter dem Niveau des Vorjahres (2019: 41,3 Mio. Euro).

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Berichtsjahr erneut deutlich um 7,9 % auf -11,1 Mio. Euro (2019: -12,0 Mio. Euro). Obwohl Liquiditätsreserven in Form von Bankguthaben im mittleren zweistelligen Millionenbereich als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie gebildet wurden, konnten die Zinsaufwendungen deutlich reduziert werden. Dies ist die Folge der verbesserten Finanzierungskonditionen der ABS-Transaktion und der Rückführung eines Schuldscheindarlehens sowie der vorzeitigen Kündigung der im Geschäftsjahr 2017 begebenen Anleihe, welche jeweils mit eigenständigen Finanzierungsinstrumenten zu günstigeren Konditionen refinanziert wurden.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) des Sixt Leasing-Konzerns im Geschäftsjahr 2020 belief sich auf 9,1 Mio. Euro, 68,9 % unter dem Vorjahreswert von 29,3 Mio. Euro.

Die operative Umsatzrendite (Verhältnis EBT zu operativem Umsatz) erreichte dementsprechend 2,2 % (2019: 6,3 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag gingen um 11,1 % auf 6,9 Mio. Euro zurück (2019: 7,8 Mio. Euro).

Der Konzernüberschuss nahm im Berichtsjahr um 89,9 % auf 2,2 Mio. Euro ab (2019: 21,5 Mio. Euro).

6. VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme des Sixt Leasing-Konzerns lag per 31. Dezember 2020 mit 1.295,6 Mio. Euro um 33,3 Mio. Euro bzw. 2,5 % unter dem Wert zum 31. Dezember 2019 (1.328,9 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die gegenüber dem Vorjahr um 19,2 Mio. Euro auf 1.131,6 Mio. Euro zurückgingen (2019: 1.150,8 Mio. Euro; -1,7 %), werden unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. Im Stichtagsvergleich hat sich das Leasingvermögen um 27,1 Mio. Euro bzw. 2,4 % auf 1.092,5 Mio. Euro verringert (2019: 1.119,7 Mio. Euro). Der Anteil an den Gesamtaktiva blieb mit 84,3 % unverändert. Bei den übrigen Positionen der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere der Geschäfts- und Firmenwert sowie die immateriellen Vermögenswerte. Der Geschäfts- und Firmenwert stieg um 2,0 Mio. Euro bzw. 85,6 % auf 4,3 Mio. Euro (2019: 2,3 Mio. Euro). Der Zuwachs resultiert aus dem Erwerb wesentlicher Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching, sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnenden Vermögensgegenständen und Verträgen. Die immateriellen Vermögenswerte legten um 6,2 Mio. Euro bzw. 49,8 % auf 18,7 Mio. Euro zu (2019: 12,5 Mio. Euro), da im Berichtsjahr weitere Investitionen in Software in Erstellung vorgenommen wurden.

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken im Stichtagsvergleich um 14,1 Mio. Euro bzw. 7,9 % auf 163,9 Mio. Euro (2019: 178,0 Mio. Euro). Dies resultierte zum Großteil aus dem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 11,8 Mio. Euro bzw. 14,6 % auf 69,2 Mio. Euro (2019: 81,0 Mio. Euro).

Die Vorräte, die hauptsächlich zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge der Leasingflotte und Kundenfahrzeuge beinhalten, lagen mit 52,5 Mio. Euro um 2,5 Mio. Euro bzw. 5,1 % über dem Vorjahreswert (2019: 50,0 Mio. Euro).

Die Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen beliefen sich zum Stichtag auf 1,5 Mio. Euro, ein Rückgang um 2,3 Mio. Euro bzw. 61,3 % gegenüber dem Vorjahreswert (2019: 3,8 Mio. Euro).

Die Ertragsteuerforderungen gingen im Stichtagsvergleich um 1,5 Mio. Euro bzw. 62,3 % auf 0,9 Mio. Euro zurück (2019: 2,4 Mio. Euro).

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)	**2020**	2019
Aktiva		
in Mio. Euro		
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	18,7	12,5
Leasingvermögen	1.092,5	1.119,7
Übrige	20,4	18,7
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	52,5	50,0
Liquide Mittel	2,4	2,6
Übrige	109,0	125,4
Aktiva	**1.295,6**	**1.328,9**

6.1 EIGENKAPITALENTWICKLUNG

Per 31. Dezember 2020 belief sich das Eigenkapital des Sixt Leasing-Konzerns auf 212,9 Mio. Euro. Der Rückgang um 16,4 Mio. Euro bzw. 7,1 % gegenüber dem Wert zum gleichen Stichtag des Vorjahres (2019: 229,2 Mio. Euro) resultiert im Wesentlichen aus dem erwirtschafteten Konzernüberschuss abzüglich dem Mittelabfluss für die im Berichtsjahr für das Geschäftsjahr 2019 gezahlte Dividende in Höhe von 18,6 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote verringerte sich von 17,2 % auf 16,4 % der Bilanzsumme.

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

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)	2020	2019
Passiva		
in Mio. Euro		
Eigenkapital	**212,9**	**229,2**
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	671,7	732,8
Übrige	50,8	67,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	264,2	215,4
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0,0	3,3
Übrige	96,0	80,4
Passiva	**1.295,6**	**1.328,9**

6.2 FREMDKAPITALENTWICKLUNG

Zum 31. Dezember 2020 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 722,5 Mio. Euro aus (2019: 782,7 Mio. Euro; -7,7 %). Hierfür war insbesondere der Rückgang der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 61,1 Mio. Euro auf 671,7 Mio. Euro verantwortlich (2019: 732,8 Mio. Euro; -8,3 %). Dies ist im Wesentlichen auf die im Geschäftsjahr 2017 begebene Anleihe zurückzuführen, die vorzeitig Mitte Dezember zurückgezahlt wurde

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich per 31. Dezember 2020 auf 360,2 Mio. Euro (2019: 316,9 Mio. Euro). Der Anstieg um 43,3 Mio. Euro bzw. 13,7 % ergab sich insbesondere aus der Zunahme der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 48,8 Mio. Euro bzw. 22,6 % auf 264,2 Mio. Euro (2019: 215,4 Mio. Euro).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 3,3 Mio. Euro bzw. 7,3 % auf 47,8 Mio. Euro (2019: 44,6 Mio. Euro).

7. FINANZLAGE

7.1 FINANZMANAGEMENT UND FINANZINSTRUMENTE

Das Finanzmanagement des Sixt Leasing-Konzerns erfolgt zentral im Bereich Finanzen auf Basis interner Richtlinien und Risikovorgaben sowie einer monatlich erstellten Konzernfinanzplanung. Die Sicherung der Liquidität, die kostenorientierte, dauerhafte Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften, die Steuerung von Zinsrisiken, das Bonitätsmanagement sowie die fristenkongruente Refinanzierung gehören dabei zu den wesentlichen Aufgaben. Die operative Liquiditätssteuerung und das Cashmanagement werden im Konzernbereich Finanzen zentral für die Konzerngesellschaften wahrgenommen.

Die Finanzierungsinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus Darlehen der Santander Consumer Bank AG, bilateralen Kreditlinien mit weiteren Banken, einem Asset Backed Securities (ABS)-Programm und einer Anleihe zusammen. Darüber hinaus wurden in kleinerem Umfang Sale-and-Mietkauf-Back-Geschäfte (Mietkaufdarlehen) zur Finanzierung genutzt.

Die 2017 begebene Anleihe wurde vorzeitig zurückgezahlt. Zum Ende des Jahres 2020 erfolgte die Finanzierung des Sixt Leasing-Konzerns damit vor allem durch folgende Instrumente:

\\ Anleihe über nominal 250 Mio. Euro und Fälligkeit in 2022, Kupon von 1,500 % p.a.,

\\ kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinste Inanspruchnahmen aus dem ABS-Programm mit Fälligkeiten bis 2025 sowie

\\ kurz- und langfristige, variabel marktüblich verzinste Inanspruchnahmen von zugesagten Bankkreditlinien, insbesondere von der Santander Consumer Bank AG.

7.2 LIQUIDITÄTSLAGE

Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)	2020	2019
in Mio. Euro		
Brutto-Cash Flow	198,5	219,3
Mittelzu/-abfluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit	41,1	107,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-11,2	-7,4
Mittelab/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit	-30,6	-105,3
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	**-0,8**	**-5,6**

Der Sixt Leasing-Konzern weist für das Jahr 2020 einen Brutto-Cash Flow in Höhe von 198,5 Mio. Euro aus, der um 20,8 Mio. Euro unter dem Wert des Vorjahres liegt (2019: 219,3 Mio. Euro). Nach Veränderungen im Nettoumlaufvermögen errechnet sich ein Mittelzufluss aus betrieblicher Geschäftstätigkeit von

41,1 Mio. Euro (2019: Mittelzufluss von 107,1 Mio. Euro). Die Veränderung ist im Wesentlichen auf deutliche geringere Einnahmen aus Abgängen von Leasingvermögen sowie höhere Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 11,2 Mio. Euro (2019: Mittelabfluss von 7,4 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Die Finanzierungstätigkeit ergab einen Mittelabfluss von 30,6 Mio. Euro (2019: Mittelabfluss von 105,3 Mio. Euro). Den Einzahlungen in Höhe von 405,7 Mio. Euro standen die Dividendenauszahlung sowie Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von zusammen 436,3 Mio. Euro gegenüber.

In der Summe der Cashflows verringerte sich der Finanzmittelbestand per 31. Dezember 2020 gegenüber dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag nach wechselkursbedingten Veränderungen um 0,8 Mio. Euro (2019: Rückgang um 5,6 Mio. Euro). Der Finanzmittelbestand von 0,01 Mio. Euro entspricht der Bilanzposition „Bankguthaben" in Höhe von 2,4 Mio. Euro, saldiert mit in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen negativen Kontokorrentkrediten in Höhe von 2,4 Mio. Euro.

7.3 INVESTITIONEN

Der Sixt Leasing-Konzern steuerte im Jahr 2020 Fahrzeuge mit einem Gesamtwert von 430,3 Mio. Euro (2019: 407,0 Mio. Euro; +5,7 %) in die Leasingflotte ein. Dies ist im Wesentlichen auf das starke Bestellvolumen im vierten Quartal 2019 zurückzuführen, wobei die entsprechenden Fahrzeuge zu einem großen Teil erst in 2020 ausgeliefert wurden.

8. ÜBERLEITUNG BEREINIGTE POSITIONEN DER KONZERN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Diese Überleitung dient dazu, die bereinigten Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung aus Abschnitt 2. „Operative Entwicklung im Geschäftsjahr 2020" auf die IFRS Positionen überzuleiten.

Die Personalaufwendungen betragen in der IFRS Gewinn- und Verlustrechnung 42,9 Mio Euro. Für die Darstellung in Abschnitt 2. „Operative Entwicklung im Geschäftsjahr 2020" wurden diese um Sondereffekte in Höhe von 4,1 Mio. Euro auf 38,8 Mio. Euro bereinigt. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 33,3 Mio. Euro und wurden um Sondereffekte in Höhe von 3,4 Mio. Euro auf 29,9 Mio. Euro bereinigt. Die Abschreibungen betragen 191,2 Mio. Euro und wurden um Sondereffekte in Höhe von 4,2 Mio. Euro auf 187,0 Mio. Euro bereinigt. In Summe wurde somit das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) in Höhe von 9,1 Mio. Euro um Sondereffekte in Höhe von 11,7 Mio. Euro auf 20,8 Mio. Euro bereinigt.

9. SEGMENTBERICHTE

9.1 GESCHÄFTSBEREICH LEASING

9.1.1 BRANCHENENTWICKLUNG

Die europäische Leasingbranche verzeichnete im ersten Halbjahr 2020 einen Rückgang. Dem Branchenverband Leaseurope zufolge sank das Neugeschäftsvolumen der Leasingunternehmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 24,1 % auf 125,6 Mrd. Euro. Dabei ging das Neugeschäft im Equipment- und Fahrzeugleasing um 17,1 % bzw. 27,8 % zurück. Kennzahlen zur Entwicklung im Gesamtjahr 2020 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Lageberichts seitens Leaseurope noch nicht vor.

Die deutsche Leasingwirtschaft, die nach Großbritannien den zweitgrößten Leasingmarkt Europas bildet, entwickelte sich ebenfalls rückläufig. Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) erwartete vorläufig einen Rückgang des Neugeschäfts von etwa 10 % der Anschaffungswerte (inklusive Mietkauf) in 2020. Er berief sich dabei auf Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis), wonach die durch die Pandemie bedingte Unsicherheit bei Unternehmen für zurückhaltende Investitionen sorgte, was sich auch auf die Leasing-Branche auswirkte. So zeige die Betrachtung der ersten drei Quartale, dass im Vergleich zum Rekordjahr 2019 der Rückgang des Neugeschäftes gegenüber dem Vorjahreszeitraum 12,3 % der Anschaffungswerte (inklusive Mietkauf) betrage. Demgegenüber erwartete der BDL eine Erholung durch ein verhältnismäßig starkes viertes Quartal. Grundsätzlich positiv wirke sich laut BDL die Einbeziehung von Leasing in die staatlichen Förderprogramme sowie die Anerkennung von Leasing-Raten als förderfähige Kosten im Rahmen der staatlichen Überbrückungshilfen für Unternehmen aus.

Quellen

Leaseurope, Market overview in 2019 and outlook for 2020, veröffentlicht am 04.12.2020 auf leaseurope.org, abgerufen am 10.12.2020;

BDL, Rundschreiben: Prognose zum deutschen Leasing-Markt 2020, 26.01.2021.

9.1.2 GESCHÄFTSENTWICKLUNG

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

Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der Geschäftsbereich einen Gesamtumsatz von 642,1 Mio. Euro, ein Rückgang um 11,1 % (2019: 722,6 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) ging um 10,2 % auf 373,2 Mio. Euro zurück (2019: 415,6 Mio. Euro). Die Leasingerlöse (Finanzrate) verringerten sich dabei um 3,0 % auf 216,5 Mio. Euro (2019: 223,2 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die im Wesentlichen aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 18,5 % auf 156,8 Mio. Euro ab (2019: 192,4 Mio. Euro). Die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen sanken um 12,4 % auf 268,9 Mio. Euro (2019: 307,0 Mio. Euro).

Der Vertragsbestand des Segments lag per 31. Dezember 2020 bei 76.400 Verträgen, was einem Rückgang um 9,8 % gegenüber dem gleichen Stichtag des Vorjahres entspricht (2019: 84.700 Verträge). Im Geschäftsfeld Flottenleasing reduzierte sich die Vertragszahl um 6,6 % auf 37.800 Verträge (2019: 40.400 Verträge). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf eine schwächer als erwartet ausgefallene Marktentwicklung im Geschäftsjahr 2020 zurückzuführen.

Im Geschäftsfeld Online Retail verringerte sich der Vertragsbestand um 12,8 % auf 38.600 Verträge (2019: 44.300 Verträge). Grund hierfür waren insbesondere die geringeren Neubestellungen aufgrund der ökonomischen Auswirkungen durch die COVID-19-Pandemie sowie weitere Fahrzeugrückläufer aus der im Geschäftsjahr 2017 durchgeführten 1&1-Kampagne.

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 380,7 Mio. Euro (2019: 446,2 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs reduzierte sich im Berichtsjahr entsprechend des gesunkenen Vertragsbestands um 8,9 % auf 208,3 Mio. Euro (2019: 228,7 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ging um 75,7 % auf 6,2 Mio. Euro zurück (2019: 25,5 Mio. Euro). Die operative Umsatzrendite des Segments (EBT/operativer Segmentumsatz) fiel damit um 4,4 Prozentpunkte auf 1,7 % (2019: 6,1 %).

Kennzahlen Geschäftsbereich Leasing	**2020**	2019	Veränderung
in Mio. EUR			in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	216,5	223,2	-3,0
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	156,8	192,4	-18,5
Verkaufserlöse	268,9	307,0	-12,4
Gesamterlöse	642,1	722,6	-11,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	208,3	228,7	-8,9
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	17,1	37,4	-54,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	6,2	25,5	-75,7
Operative Umsatzrendite (%)	1,7	6,1	-4,5 Punkte

Geschäftsfeld Online Retail

Marketing- und Vertriebsaktionen: Im Berichtszeitraum führte Sixt Leasing im Geschäftsfeld Online Retail mehrere Marketing- und Vertriebsaktionen durch. Dazu gehörte insbesondere die Vertriebskooperation von *sixt-neuwagen.de* mit dem Bonusprogramm PAYBACK von Ende März bis Ende Mai. Dabei wurde anlässlich des 20. Geburtstags von PAYBACK ein Kia Stonic „VISION“ zu Sonderkonditionen an Privatkunden vermarktet. Das Leasingangebot war sowohl auf *sixt-neuwagen.de* als auch in der PAYBACK App erhältlich und wurde durch optionale Servicepakete ergänzt. Die Fahrzeugkonfiguration und -bestellung erfolgte, ebenso wie die Buchung der Servicepakete, über die App und wurde über Sixt Neuwagen abgewickelt.

Zudem nutzte Sixt Leasing im Berichtsjahr erneut die Aufmerksamkeit von Schnäppchenjägern rund um den „Black Friday“ im November, um durch eine „Black Leasing Friday“-Aktion Privat- und Gewerbekunden ein begrenztes Kontingent von ausgewählten Neuwagenmodellen zu rabattierten Preisen anzubieten. Darüber hinaus leitete Sixt Leasing vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie temporäre vertriebliche Unterstützungsmaßnahmen ein. Dazu gehörte insbesondere die „Hamsterprämie“.

Weiterentwicklung von sixt-neuwagen.de: Ziel von Sixt Leasing ist es, das Kundenerlebnis auf seiner Online-Plattform *sixt-neuwagen.de* fortlaufend zu verbessern, zum Beispiel durch die Implementierung eines vollständig digitalen Bestellprozesses und eines Bedarfskonfigurators. Im Berichtsjahr wurde die Website insbesondere im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit, Übersichtlichkeit und mobile Anwendbarkeit optimiert.

Personelle Veränderungen: Im Oktober des Berichtsjahres wurde Werner König zum Geschäftsführer der autohaus24 GmbH ernannt. Er ersetzte Michael Ruhl, der weiterhin sein Amt als Vorstandsvorsitzender der Sixt Leasing SE ausübt. Herr König teilt sich die Geschäftsführung von autohaus24 mit Josef Finauer, der diese Position seit April 2020 innehat.

Bei autohaus24 verantwortet Werner König das Offline-Geschäft mit den ehemaligen Sixt Car Sales Standorten für Gebrauchtwagen in Berlin-Adlershof, München-Eching und Frankfurt-Egelsbach. Die Standorte in Berlin und München waren im Rahmen der 92-prozentigen Übernahme der Sixt Leasing SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) von der SL Car Sales GmbH, einem Tochterunternehmen der Sixt SE, an die Sixt Leasing SE veräußert worden. Die Standorte wurden Anfang 2021 auf die Marke autohaus24 umgebrandet. Währenddessen konzentriert sich Josef Finauer auf das Online-Geschäft von *autohaus24.de*.

Ein gemeinsamer Schwerpunkt von Herrn König und Herrn Finauer wird auf dem Rebranding der Marke autohaus24 mit neuem Logo, neuer Website und neuer Markenstrategie liegen. Zudem soll das Produktportfolio erweitert werden.

Förderung der Kundenzufriedenheit: In regelmäßigen Abständen werden die Privat- und Gewerbekunden nach ihrer Zufriedenheit mit den Angeboten und dem Service des Unternehmens an unterschiedlichen Berührungspunkten von der Konfiguration auf der Webseite bis zur Rückgabe des Fahrzeugs befragt. Ende 2020 errechnete sich daraus ein Customer Satisfaction Score (CSS) von rund 3,7, wobei der Maximalwert 5,0 beträgt.

Die autohaus24 GmbH wurde im Juli 2020 für ihre Website *autohaus24.de* vom Nachrichtensender n-tv und vom Deutschen Institut für Service-Qualität (DISQ) mit dem Verbraucher-Award „Deutschlands Beste Online-Portale 2020“ in der Kategorie „Neuwagenportale“ ausgezeichnet. Damit gewann *autohaus24.de* den Titel zum zweiten Mal in Folge. Zudem erhielt die Website im Rahmen der FOCUS-MONEY-Studie „Von Kunden empfohlen“ das Prädikat „Hohe Weiterempfehlung“ in der Kategorie „Autoleasing: Online-Anbieter“.

Geschäftsfeld Flottenleasing

Digitalisierung des Flottenleasings: In Zusammenarbeit mit seinem langfristigen strategischen Partner, der DAD Deutscher Auto Dienst GmbH (DAD), führte Sixt Leasing im November 2020 mit dem Service Module Logistics (SML) eine Softwarelösung für den gesamten Prozess der Fahrzeugabmeldung ein: Das SML ermöglicht den beteiligten Dienstleistern, die einzelnen Prozessschritte ab dem Zeitpunkt der Fahrzeugrückgabe über den gesamten Ausflottungsprozess bis hin zur Fahrzeugabmeldung digital zu erfassen und zum Prozesstracking und Monitoring zu nutzen. Ziel ist es, qualitative Verbesserungen und Einsparungen in den operativen Prozessen zu erreichen.

Zudem wurde im Dezember die Sixt Leasing-App grundlegend überarbeitet und neu eingeführt. Die Anwendung bietet Dienstwagenfahrern die Möglichkeit, ihren Leasingvertrag per Smartphone zu verwalten und viele nützliche Funktionen zu nutzen. Dazu gehören beispielsweise Werkstattsuche, Terminbuchungen, Schadenmeldungen oder die Kontaktaufnahme zur Assistance. Die Sixt Leasing- App wird fortlaufend aktualisiert und soll in Zukunft mit weiteren nützlichen Features ausgestattet werden.

E-Mobilität: Im März 2020 baute die Sixt Leasing SE ihre Kooperation mit der BSH Hausgeräte GmbH im Bereich der Elektromobilität weiter aus. Dazu wurden mehrere E-Transporter des Typs Nissan e-NV200 von Sixt Leasing an den Kundendienst von BSH Hausgeräte übergeben. Die neuen Fahrzeuge sollen insbesondere in städtischen Gebieten zum Einsatz kommen. Ziel der Kooperation ist es, BSH Hausgeräte bei der Diversifizierung der Antriebsarten zu unterstützen und einen Beitrag zur Reduzierung der CO_2-Emissionen in den Städten zu leisten.

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

Förderung der Kundenzufriedenheit: Die Kunden von Sixt Leasing 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. Sixt Leasing nutzt diese Daten, um das Leistungsportfolio anhand der Kundenwünsche und -bedürfnisse weiter zu optimieren. Das CSI-Tool belegte im Jahr 2020 erneut eine Kundenzufriedenheit auf einem anhaltend

hohen Niveau. 87 % der Befragten gaben an, Sixt Leasing weiterzuempfehlen (2019: 81 %), 94 % hatten die Absicht, auch in Zukunft die Lösungen von Sixt Leasing nutzen zu wollen (2019: 87 %).

Im Dezember 2020 wurde Sixt Leasing mit dem „Firmenwagen-Award“ der AUTO BILD ausgezeichnet. Die Leser von Europas größter Automobilzeitschrift wählten das Unternehmen zum Sieger in der Kategorie „Leasing“.

9.2 GESCHÄFTSBEREICH FLOTTENMANAGEMENT

9.2.1 BRANCHENENTWICKLUNG

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

2020 wurden laut Dataforce rund 822.000 neue Pkw im relevanten Flottenmarkt zugelassen, 12,4 % weniger als im Rekordjahr 2019 (938.000 Pkw). 2021 dürfte sich der Flottenmarkt nach Einschätzung von Dataforce schneller erholen als der Privatmarkt, weil im vergangenen Jahr viele Leasingverträge verlängert worden seien und daher 2021 überdurchschnittlich viele Erneuerungen anstünden.

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

Quellen
Dataforce, Pressemitteilung, 11. 01.2021;
Dataforce, Pressemitteilung, 16.12.2020.

9.2.2 GESCHÄFTSENTWICKLUNG

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

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs erreichte im Berichtsjahr 105,6 Mio. Euro und lag damit um 3,7 % über dem Niveau des Vorjahres von 101,8 Mio. Euro. Der operative Segmentumsatz (ohne Verkaufserlöse) ging um 4,9 % auf 50,0 Mio. Euro zurück (2019: 52,6 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen nahmen im Jahr 2020 um 12,9 % auf 55,6 Mio. Euro zu (2019: 49,2 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 2020 mit 53.500 Verträgen um 3,9 % über dem Wert zum gleichen Vorjahresstichtag (2019: 51.500 Verträge).

Die wesentliche Aufwandsposition stellen die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände in Höhe von 93,1 Mio Euro (2019: 90,8 Mio. Euro) dar.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs ging im Berichtsjahr um 22,0 % auf 3,1 Mio. Euro zurück (2019: 4,0 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) verringerte sich um 23,3 % auf 2,9 Mio. Euro (2019: 3,8 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2020 war insbesondere von Investitionen in zukünftiges Wachstum belastet. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) erreichte damit 5,8 % nach 7,2 % im Vorjahr.

Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement			Veränderung
in Mio. EUR	**2020**	2019	in %
Flottenmanagementerlöse	50,0	52,6	-4,9
Verkaufserlöse	55,6	49,2	12,9
Gesamterlöse	105,6	101,8	3,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	3,1	4,0	-22,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	3,1	4,0	-22,6
Ergebnis vor Steuern (EBT)	2,9	3,8	-23,3
Operative Umsatzrendite (%)	5,8	7,2	-1,4 Punkte

Digitalisierung des Flottenmanagements: Im Januar 2020 stattete die Sixt Mobility Consulting GmbH ihre Smartphone-App „The Companion“ für Dienstwagenfahrer mit der digitalen Bezahlfunktion „Shell Payment@Pump“ aus. Die Funktion basiert auf dem Tankkartenservice „Shell SmartPay“ und wurde im Rahmen einer Partnerschaft mit der „Shell Card“ in die App integriert. Die Anwendung ermöglicht es, die Tankfüllung direkt an der Zapfsäule per Smartphone zu bezahlen, und kann an sämtlichen Shell-Zapfsäulen in Deutschland genutzt werden. Ende 2020 wurde die „Companion“-App von insgesamt rund 16.000 Dienstwagenfahrern genutzt.

Personelle Veränderungen: Im Juni 2020 übernahmen Christian Braumiller und Michael Poglitsch die Geschäftsführung der Sixt Mobility Consulting GmbH.

Herr Braumiller verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung im Bereich Fuhrpark und ist seit 2015 Geschäftsführer der Flottenmeister GmbH, die seit Oktober 2019 zur Sixt Mobility Consulting Gruppe gehört. Er übernimmt maßgeblich die Abwicklung der operativen Leistungen und ist somit gemeinsam mit Herrn Poglitsch für die Qualität der angebotenen Dienstleistungen verantwortlich.

Herr Poglitsch ist als zweiter Geschäftsführer und gleichberechtigter Partner federführend bei den Themen Vertrieb & Internationalisierung. Er war rund 20 Jahre bei der Sixt-Gruppe tätig, unter anderem als Senior Director Global Accounts.

Integration der Flottenmeister GmbH: Im Dezember 2020 wurde die im Jahr 2019 von der Sixt Mobility Consulting GmbH (SMC) übernommene Flottenmeister GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2020 mit der Sixt Mobility Consulting GmbH („SMC“) verschmolzen. Damit wird die Flottenmeister GmbH nun als Eigenmarke unter dem Namen „Flottenmeister powered by SMC“ weitergeführt und somit noch stärker in das Geschäft von SMC integriert.

A.3 \\ PERSONALBERICHT

1. STRATEGISCHE PERSONALARBEIT

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

Bei der Suche und Auswahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern legt Sixt Leasing einen besonderen Wert darauf, dass die Kandidatinnen und Kandidaten zur Unternehmenskultur passen. Auf der anderen Seite muss das Unternehmen aber auch zur zukünftigen Mitarbeiterin oder zum zukünftigen Mitarbeiter passen. Dies spielt bereits bei der Suche, insbesondere aber im Rahmen der Bewerbungsgespräche eine wesentliche Rolle. Auch bei Berufseinsteigerinnen und Berufseinsteigern wie Trainees wird dieser Ansatz verfolgt. Beginnt eine neue Mitarbeiterin oder ein neuer Mitarbeiter bei Sixt Leasing, 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 (sogenannter Employee Excitement Score) 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 Sixt Leasing 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 die Sixt-Colleges 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 Sixt Leasing 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 Sixt Leasing sind in das zentrale Personalmanagement im Sixt Leasing-Konzern eingebunden.

Traineeship

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

Förderprogramme

Sixt Leasing 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 „Future Leader“ und „Supervisor” im Rahmen der Führungskräfteweiterentwicklung. Diese dienen u.a. dazu, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit besonderem Entwicklungspotenzial zu identifizieren, strukturiert zu fördern und somit künftige Leistungsträger und Führungskräfte auszubilden.

2. MITARBEITERZAHLEN

Zahl der durchschnittlich Beschäftigten nach Geschäftsbereich	**2020**	2019
Leasing	606	572
Flottenmanagement	87	71
Gesamt	**693**	**643**

Der Sixt Leasing-Konzern beschäftigte im Jahr 2020 durchschnittlich 693 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von rund 8 % entspricht (2019: 643 Beschäftigte). Die beiden Hauptgründe für das Anwachsen der Belegschaft waren die Übernahme der Flottenmeister GmbH sowie der Standorte der SL Car Sales GmbH in Berlin und Eching von der Sixt SE.

3. GRUNDZÜGE DES VERGÜTUNGSSYSTEMS

3.1 ALLGEMEINE VERGÜTUNGSPOLITIK DES SIXT LEASING-KONZERNS

Der Vorstand der Sixt Leasing SE ist für die angemessene Ausgestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich und informiert den Aufsichtsrat der Sixt Leasing SE regelmäßig über die konkrete Ausgestaltung der Vergütungssysteme unter Berücksichtigung der Anforderungen der Institutsvergütungsverordnung (InstitutsVergV). Für die Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands der Sixt Leasing SE ist wiederum der Aufsichtsrat der Sixt Leasing SE verantwortlich. Die Kontrolleinheiten (insbesondere Interne Revision, Compliance, Personalwesen und Risikomanagement) werden bei der Ausgestaltung und Überwachung der Vergütungssysteme entsprechend den Vorgaben der InstitutsVergV eingebunden.

Die Vergütungspolitik ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmenspolitik im Sixt Leasing-Konzern. Sie dient in erster Linie dazu, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Unternehmen gewinnen zu können sowie die bestehende Belegschaft durch geeignete Anreize zu motivieren und langfristig an den Konzern zu binden. Darüber hinaus ist die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Anforderungen ein wichtiger Bestandteil der Vergütungspolitik. Für unsere Vergütungspolitik bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- Sie leitet sich aus der Geschäfts- und Risikostrategie ab.
- Sie ist transparent und für Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachvollziehbar.
- Sie enthält Maßnahmen zur Vermeidung von Interessenskonflikten.
- Sie unterstützt die künftige wirtschaftliche Entwicklung und Leistungsfähigkeit des Sixt Leasing-Konzerns.

3.2 VERGÜTUNGSSYSTEM DER MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Der Sixt Leasing-Konzern ist nicht tarifgebunden.

Das im Folgenden beschriebene Vergütungssystem unterscheidet sich in seinen Bestandteilen nicht wesentlich zwischen den Geschäftsbereichen und wird deshalb als Ganzes dargestellt. Sollte es in Einzelfällen Abweichungen geben, wird darauf explizit hingewiesen.

Im Rahmen eines Salary-All-In Programmes wurde zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum 1. Januar 2020 die Möglichkeit angeboten, ihren variablen Gehaltsbestandteil (Bonus) mit einer Quote von 90% zu verstetigen und in das Fixgehalt zu überführen. Da ein Großteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von diesem Angebot Gebrauch machte, sank die Quote derjenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, welche durch einen variablen Gehaltsbestandteil vergütet werden, so dass die Mehrzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nur noch durch eine erfolgsunabhängige Grundvergütung sowie durch Benefits vergütet werden. Damit folgt die Sixt Leasing einem allgemeinen Trend und wird sich einen Vorteil im Wettbewerb um Talente verschaffen können. Dies ist insbesondere am wettbewerbsintensiven Standort München von hoher Bedeutung.

Bei den restlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern setzt sich die Gesamtvergütung aus einer erfolgsunabhängigen Grundvergütung, einer variablen Gehaltskomponente (Bonus oder Provision) und den sogenannten Benefits (Nebenleistungen) zusammen.

Erfolgsunabhängige Grundvergütung
Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten ein Jahresfestgehalt, welches in zwölf gleichen Teilen monatlich nachträglich ausbezahlt wird (Grundvergütung). Die wesentlichen Parameter für die Bestimmung der erfolgsunabhängigen Vergütung sind die ausgeübte Funktion sowie der Aufgaben- und Verantwortungsumfang und damit einhergehende Entscheidungsbefugnisse.

Variable Vergütung
Neben der Grundvergütung erhält ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine auf Jahresbasis bemessene variable Vergütung in Abhängigkeit von dem Unternehmenserfolg und/oder der persönlichen Zielerreichung. Der variable Anteil der Vergütung ist abhängig von der Funktion, der Hierarchieebene und dem persönlichen Grad der Zielerreichung und reicht von einem Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung von rund

60:40 bis hin zu rund 95:5 (jeweils unterstellt eine 100%ige Zielerreichung). Die persönlichen Ziele leiten sich über die verschiedenen Funktionsebenen aus den übergeordneten Zielen des Unternehmens ab. In der persönlichen Zielsetzung ist demzufolge immer auch die Zielsetzung der Organisationseinheit der jeweiligen Mitarbeiterin und des jeweiligen Mitarbeiters berücksichtigt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten, soweit eine variable Gehaltszahlung für das laufende Geschäftsjahr zu erwarten ist, in der Regel im September eine Abschlagszahlung auf die zu erwartende variable Gehaltszahlung. Die endgültige Auszahlung erfolgt dann nach Ablauf des Geschäftsjahres, spätestens im Rahmen der Gehaltsauszahlung des dritten Monats nach Geschäftsjahresende.

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

Benefits
Neben Grundvergütung und variabler Vergütung können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sixt Leasing-Konzerns folgende Nebenleistungen erhalten:

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

Nach Festlegung des Vorstands der Sixt SE, der bis zum Börsengang im Mai 2015 hundertprozentigen Muttergesellschaft, hatten ausgewählte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zum Börsengang die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Mitarbeiterbeteiligungsprogramm (Matching Stock Programm). Zum jetzigen Zeitpunkt steht noch eine Tranche aus (Ausübung: 2021). [3]

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] Wir verweisen für weitere Erläuterungen auf den Abschnitt 5.3 im Konzernanhang.

3.3 VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2019 und 2020 auf individueller Basis wie folgt festgelegt[1]:

Bezüge		Michael Ruhl		Björn Waldow
in EUR	**2020 Ist**	2019 Ist	**2020 Ist**	2019 Ist
Grundvergütung	400.000	400.000	400.000	400.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	20.811	16.676	20.884	19.273
Summe fixe Vergütung	**420.811**	**416.676**	**420.884**	**419.273**
Erfolgsabhängige Vergütung[2]	848.460	312.973	498.460	312.973
Summe Gesamtvergütung	**1.269.271**	**729.649**	**919.344**	**732.246**

[1] *Darin enthalten ist ein für den erfolgreichen Übergang zur Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) im Jahr 2019 zugesagter kurzfristiger Transaktionsbonus. Die letzten Eintrittsvoraussetzungen sind mit Closing der Transaktion in 2020 eingetreten, dementsprechend wurden die Bonuszahlungen in Höhe von 750.000 Euro (Michael Ruhl) und 400.000 Euro (Björn Waldow) in 2020 ausgeführt und sind betragsmäßig in der erfolgsabhängigen Vergütung enthalten. Des Weiteren hat Björn Waldow für in den Jahren 2015 und 2016 zugeteilte Phantom Shares aus dem Matching Stock Programm der Sixt SE in den Jahren 2019 und 2020 jeweils Zahlungen (langfristig) in Höhe von 80.000 Euro erhalten.*

[2] *Die erfolgsabhängige Vergütung für 2019 wird bis 2022 gestreckt ausbezahlt, die für 2020 mit Ausnahme des Transaktionsbonus wird bis 2025 gestreckt ausbezahlt.*

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Sixt Leasing 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 jeweils für ein abgelaufenes Geschäftsjahr auf Basis des erreichten EBT (Earnings Before Taxes) in Euro gemäß IFRS Konzernjahresabschluss ermittelt und festgesetzt wird. Der Anspruch auf Tantieme entsteht durch Feststellung des testierten Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr.

Darüber hinaus ist die variable Vergütung an bestimmte Bedingungen für die einzelnen Mitglieder des Vorstands geknüpft. In einem Fall hängt die Auszahlung der variablen Vergütung von dem Bestand an Leasingverträgen (d.h. ohne Flottenmanagementverträge) im Vergleich zum Vorjahr ab. Im anderen Fall darf die Ausfallrate auf Kundenforderungen einen bestimmten Schwellenwert nicht überschreiten.

Unter bestimmten Umständen müssen insbesondere 40 % der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden.

Daneben erhalten die Mitglieder des Vorstands, wie auch andere Führungskräfte des Sixt Leasing-Konzerns, Benefits wie Dienstwagen, Tankkarte, Mobiltelefon und Beiträge zur Unfallversicherung. Des Weiteren wurde für die Mitglieder des Vorstands eine D&O-Versicherung abgeschlossen. Versorgungszusagen bestehen für die Mitglieder des Vorstands keine.

3.4 VERGÜTUNGSSYSTEM DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats sind in der Satzung der Sixt Leasing 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 abgeschlossen. Es bestehen keine Versorgungszusagen für die Mitglieder des Aufsichtsrats. Darüber hinaus haben die mit der gegenwärtigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

3.5 UNTERJÄHRIGE ANPASSUNGEN DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Infolge des Erwerbs der Anteils- und Stimmrechtsmehrheit an der Sixt Leasing SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH hat die Gesellschaft besondere bankaufsichtsrechtliche Regelungen zu beachten. Dadurch, dass für die Sixt Leasing SE nun die Bestimmungen der InstitutsVergV für bedeutende Institute gelten, ergibt sich Anpassungsbedarf bei den Regelungen der variablen Vergütung. Für die Mitglieder des Vorstands gelten die verschärften Regelungen bereits rückwirkend ab 1. Januar 2020.

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

A.4 \\ ANGABEN GEMÄSS §§ 289A UND 315A HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen
Das gezeichnete Kapital der Sixt Leasing SE per 31. Dezember 2020 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 Sixt Leasing SE
Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH ist gemäß der zuletzt 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 2020 3 % der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden und dem Vorstand auch nicht bekannt.

Aktien mit Sonderrechten
Per 31. Dezember 2020 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 Sixt Leasing 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 Sixt Leasing 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 Sixt Leasing 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

Genehmigtes Kapital
Der Vorstand ist gemäß § 4 Absatz 3 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu 6.183.477,00 Euro zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Die näheren Einzelheiten, auch zur Ermächtigung des Vorstands, in bestimmten Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

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.

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

Die Ausgabe kann auch durch ein in- oder ausländisches Unternehmen erfolgen, an dem die Sixt Leasing SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist. In diesem Fall ist der Vorstand ermächtigt, für die emittierende Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft die Garantie für die Rückzahlung der Schuldverschreibungen und für sonstige mit der Schuldverschreibung verbundene Zahlungsverpflichtungen zu übernehmen und den Inhabern bzw. Gläubigern solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte auf Aktien der Sixt Leasing SE zu gewähren.

Den Aktionären der Sixt Leasing SE steht grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht zu, jedoch ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf Schuldverschreibungen ganz oder teilweise auszuschließen, (i) um Spitzenbeträge auszunehmen, (ii) um, wie es erforderlich ist, Inhabern bzw. Gläubigern von Wandlungs- oder Optionsrechten und/oder Inhabern bzw. Gläubigern von mit Wandlungspflichten ausgestatteten Wandelschuldverschreibungen, die zuvor von der Sixt Leasing SE oder einer Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft ausgegeben wurden oder werden, ein Bezugsrecht in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung der Wandlungspflichten zusteht, oder (iii) gegen die Zahlung von Barleistungen, sofern der Ausgabepreis den nach anerkannten finanzmathematischen Grundsätzen ermittelten theoretischen Marktwert der Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrecht bzw. Wandlungspflicht nicht wesentlich unterschreitet und auf die ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals entfällt, weder zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der

Ausübung dieser Ermächtigung. Die näheren Einzelheiten ergeben sich aus § 4 Absatz 3 der Satzung.

Ermächtigung zur Gewährung von Bezugsrechten auf Aktien der Gesellschaft
Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Juni 2017 war der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. Juni 2020 nach näherer Maßgabe der Beschlussvorlage bis zu maximal 1.000.000 Bezugsrechte auf bis zu maximal 1.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien in einer oder mehreren Tranchen an Mitglieder des Vorstands und Führungskräfte unterhalb der Vorstandsebene sowie Mitglieder der Geschäftsführungen von abhängigen Unternehmen auszugeben. Soweit Mitglieder des Vorstands betroffen waren, war allein der Aufsichtsrat entsprechend ermächtigt.

Das Gesamtvolumen der Bezugsrechte verteilte sich auf höchstens 500.000 Bezugsrechte an Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft und höchstens 500.000 Bezugsrechte an ausgewählte Führungskräfte der Gesellschaft unterhalb des Vorstands und Mitglieder der Geschäftsführungen abhängiger Unternehmen. Jedes Bezugsrecht berechtigte zum Bezug einer auf den Inhaber lautenden nennbetragslosen Stückaktie der Gesellschaft gegen Zahlung des Ausübungspreises und hatte eine Laufzeit von sieben Jahren. Die Gesellschaft konnte den Berechtigten zur Bedienung der Bezugsrechte wahlweise statt neuer Aktien aus bedingtem Kapital eigene Aktien oder eine Barzahlung gewähren. Soweit es sich bei den Berechtigten um Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft handelte, hatte hierüber allein deren Aufsichtsrat zu entscheiden.

Die Einzelheiten der Ermächtigung ergaben sich aus dem Ermächtigungsbeschluss vom 29. Juni 2017 und § 4 Absatz 5 der Satzung.

Ermächtigung zum Erwerb eigener Anteile
Der Vorstand war durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2015 gemäß § 71 Absatz 1 Nummer 8 AktG ermächtigt, bis zum 7. April 2020 eigene Aktien der Gesellschaft im Umfang von insgesamt bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Erteilung der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer war – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Auf die aufgrund der vorgenannten Ermächtigung erworbenen Aktien durften zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befanden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen waren, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des Grundkapitals entfallen.

Die Ermächtigung konnte jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder teilweise, einmal oder mehrmals durch die Gesellschaft oder durch von ihr abhängige oder in ihrem Mehrheitsbesitz stehende Unternehmen ausgeübt werden, oder auch durch Dritte, die für Rechnung der Gesellschaft oder für Rechnung von ihr abhängiger oder in ihrem Mehrheitsbesitz stehender Unternehmen handelten. Der Erwerb konnte nach Wahl der Gesellschaft über die Börse, mittels eines an alle Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots, mittels einer öffentlichen Aufforderung zur Abgabe von Verkaufsofferten und/oder unter Einsatz von Derivaten erfolgen. Ein Erwerb zum Zwecke des Handels in eigenen Aktien war ausgeschlossen.

Der Vorstand wurde ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats (i) eigene Aktien gegen Barzahlung in anderer Weise als über die Börse oder durch ein an alle Aktionäre gerichtetes Angebot zu veräußern, sofern der Verkaufspreis je Aktie den Börsenpreis der Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschritt, wobei der anteilige Betrag am Grundkapital der Aktien, die aufgrund dieser Ermächtigung veräußert wurden, insgesamt 10 % des Grundkapitals weder im Zeitpunkt der Erteilung noch im Zeitpunkt der Ausnutzung dieser Ermächtigung übersteigen durfte, (ii) eigene Aktien in anderer Weise als über die Börse oder durch ein an alle Aktionäre gerichtetes Angebot zu veräußern, insbesondere beim Erwerb von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen oder Unternehmenszusammenschlüssen sowie beim Erwerb von sonstigen Vermögensgegenständen einschließlich von Rechten und Forderungen, (iii) eigene Aktien zur Bedienung von Wandlungs- und/oder Optionsrechten bzw. -pflichten aus Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und/oder Wandelgenussrechten zu verwenden und/oder (iv) eigene Aktien unter anderem Mitgliedern des Vorstands der Gesellschaft oder Mitgliedern von Geschäftsführungen von ihr abhängigen Gesellschaften oder Mitarbeitern des Sixt Leasing-Konzerns als Bestandteil der Vergütung oder im Rahmen von Management- oder Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen zum Erwerb anzubieten.

Die Einzelheiten der Ermächtigung ergaben sich aus dem Ermächtigungsbeschluss vom 8. April 2015.

2020 befanden sich keine eigenen Aktien im Besitz der Gesellschaft.

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

Anleihen
Bei einem Kontrollwechselereignis, auch infolge eines Übernahmeangebots, waren die jeweiligen Gläubiger der von der Sixt Leasing SE begebenen Anleihen 2017/2021 (ISIN: DE000A2DADR6) und 2018/2022 (ISIN: DE000A2LQKV2), jeweils 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.

Infolge der Abwicklung des erfolgreichen öffentlichen Übernahmeangebots zum Erwerb sämtlicher Aktien der Gesellschaft, hat die Hyundai Capital Bank Europe GmbH die Kontrolle im Sinne von § 5 Absatz 5 der Anleihebedingungen der Anleihen 2017/2021 und 2018/2022 über die Gesellschaft erlangt. Da sie in diesem Zusammenhang 50 % oder mehr des Grundkapitals der Gesellschaft erworben hat und diese zur Ausübung von zusammen mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft berechtigen, ist ein Kontrollwechsel im Sinne von § 5 Absatz 5 der Anleihebedingungen eingetreten. Da keine Rating-Agentur innerhalb von 120 Tagen nach Eintritt des Kontrollwechsels ein Investment Grade Rating für die Schuldverschreibungen vergeben hat, ist auch ein Kontrollwechselereignis im Sinne von § 5 Absatz 5 der Anleihebedingungen eingetreten.

In Übereinstimmung mit dem in § 5 Absatz 5 der Bedingungen vorgesehenen Verfahren war jeder Gläubiger der Anleihen 2017/2021 und 2018/2022 berechtigt, aber nicht verpflichtet, den teilweisen oder vollständigen Rückkauf seiner Schuldverschreibungen innerhalb von 30 Tagen, nachdem die Kontrollwechselmitteilung nach § 13 der Anleihebedingungen bekannt gegeben wurde (d.h. bis zum 14. Dezember 2020), zu 100 % des Nennbetrags der betreffenden Schuldverschreibung(en) zuzüglich nicht gezahlter bis zum Tag, der sieben Tage nach Ablauf des vorgenannten Zeitraums liegt (d.h. bis zum 23. Dezember 2020), (ausschließlich) aufgelaufener Zinsen zu verlangen. Von diesem Recht hat nur ein sehr kleiner Teil (Nominal 20.000 Euro von 250.000.000 Euro) der Anleihegläubiger Gebrauch gemacht.

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.

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 Sixt Leasing 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.

A.5 \\ PROGNOSEBERICHT

1. KONJUNKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet eine Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2021. In seinem Ausblick vom Januar 2021 rechnet der IWF mit einem Anstieg des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 5,5 % (2020: -3,5 %). Damit hat er seine Schätzung im Vergleich zur Herbstprognose 2020 um 0,3 Prozentpunkte angehoben. Grund hierfür ist die Erwartung, dass sich die Konjunktur aufgrund der besseren Verfügbarkeit von Impfstoffen und Therapien ab dem zweiten Quartal beleben dürfte. Zudem könnten laut IWF einige große Wirtschaften von zusätzlichen geldpolitischen Maßnahmen profitieren. Insgesamt bleibe die Prognose aber mit außergewöhnlicher Unsicherheit behaftet.

Für den Euroraum erwartet der IWF ebenfalls eine Rückkehr zum Wachstum. Demnach dürfte das BIP um 4,2 % zulegen (2020: -7,2 %). Die Herbstprognose wurde damit um einen Prozentpunkt nach unten korrigiert. Grund hierfür ist die Abschwächung der Konjunktur gegen Ende 2020, die sich angesichts steigender Infektionszahlen und erneuter Lockdowns bis Anfang 2021 fortsetzen dürfte. Für Deutschland geht der IWF von einem Wirtschaftswachstum von 3,5 % aus (2020: -5,4 %). Die Herbstprognose war 0,7 Prozentpunkte höher gewesen.

Das Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom März 2021 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 6,7 % im laufenden Jahr. Damit hat es seine Prognose vom Dezember 2020 um 0,6 % angehoben. Dazu habe nicht zuletzt eine deutliche Verbesserung der Aussichten für die USA beigetragen, so das IfW. Dem Institut zufolge habe sich die die Weltwirtschaft nach dem kräftigen Anstieg der Produktion im Sommer auch im Winterhalbjahr weiter erholt, obwohl die Zahl der Neuinfektionen mit dem Coronavirus stark zugenommen habe und die Eindämmungsmaßnahmen in vielen Ländern erneut verschärft worden seien. Industrieproduktion und Welthandel hätten sich bereits fast vollständig erholt und schienen von der zweiten Welle der Pandemie kaum beeinträchtigt zu werden. Die europäische Wirtschaft sei zwar erneut in die Rezession gerutscht. Der Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion dürfte aber nicht dramatisch sein und von einer kräftigen Erholung im Sommerhalbjahr abgelöst werden, sofern die Fortschritte bei der Impfkampagne wie erwartet eine durchgreifende Lockerung der Restriktionen ab dem Frühjahr zuließen, so das IfW.

Für den Euroraum erwartet das IfW in seinem Ausblick vom März 2021 ein Wirtschaftswachstum von 4,8 % im laufenden Jahr. Demnach dürfte das Vorkrisenniveau wohl gegen Ende des Jahres überschritten werden. Laut IfW lag die Wirtschaftsleistung im Euroraum gegen Ende des ersten Quartals 2021 nach einem erneuten Rückgang im Schlussquartal 2020 rund 5 % unter ihrem Vorkrisenniveau. Dabei habe es erhebliche Unterschiede zwischen verschiedenen Wirtschaftsbereichen und Mitgliedsländern gegeben. Vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Impfkampagne dürften die pandemiebedingten Einschränkungen der wirtschaftlichen Aktivität im Verlauf des Sommerhalbjahrs weitgehend zurückgeführt werden. Unter dieser Annahme rechnet das IfW damit, dass sich alle noch belasteten Wirtschaftsbereiche überall zügig den vor der Krise erreichten Aktivitätsniveaus annähern. Besonders kräftige Zuwachsraten seien beim Dienstleistungshandel, beim privaten Konsum und bei den Ausrüstungsinvestitionen zu erwarten.

Für Deutschland geht das IfW von einem BIP-Anstieg von 3,7 % aus. Damit dürfte die Wirtschaft nach dem Rückgang von 4,9 % im Vorjahr kräftig anziehen. Nach Angaben des IfW hat die zweite Welle der COVID-19-Pandemie die Erholung in Deutschland unterbrochen. Für das erste Quartal zeichnete sich sogar ein recht deutlicher Rückgang der Wirtschaftsleistung ab. Mit dem Fortschreiten der Impfkampagne dürfte die wirtschaftliche Belastung durch die Pandemie jedoch nachlassen und die Erholung sich in hohem Tempo fortsetzen. Anders als im vergangenen Jahr konzentrierten sich die wirtschaftlichen Einbußen gegen Ende des ersten Quartals deutlich stärker auf die konsumnahen Dienstleistungsbranchen. Auch wenn die privaten Konsumausgaben dadurch wohl vorübergehend noch stärker in Mitleidenschaft gezogen werden würden als zu Beginn der Pandemie, seien die gesamtwirtschaftlichen Folgen ungleich geringer. Maßgeblich sei, dass sich das Exportgeschäft weiter erhole. Da es zudem für viele Unternehmen aufgrund der Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe eine Perspektive auf nachhaltige Entspannung gäbe, werde es wohl zu keinen größeren Rückgängen bei den Investitionen kommen.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2020;
IfW, Kieler Konjunkturberichte Nr. 75, 76 und 77, März 2021.

2. VORAUSSICHTLICHE BRANCHENENTWICKLUNG

Für 2020 rechnet die deutsche Leasingbranche mit einem Rückgang des Neugeschäfts. Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) erwartet vorläufig ein Minus von etwa 10 % der Anschaffungswerte (inklusive Mietkauf). Er begründet dies mit den zurückhaltenden Investitionen infolge der pandemiebedingten Unsicherheit bei Unternehmen in Deutschland. Für das Jahr 2021 stand zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Lageberichts noch keine Prognose des BDL zur Verfügung. Der Sachverständigenrat prognostiziert für 2021 eine Steigerung der Ausrüstungsinvestitionen um 10,0 % (2020: -14,4 %) und führt dies auf positive Impulse durch die erwartete Erholung der Weltwirtschaft zurück.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet für 2021 eine Erholung des Pkw-Marktes. Nach einem Einbruch des Weltmarktes um 15 % im vergangenen Jahr rechnet der VDA für 2021 mit einem globalen Wachstum um 9 % auf 73,9 Mio. verkaufte Neuwagen. Der europäische Markt soll dabei um 12 % auf 13,5 Mio. zulegen. Für Deutschland erwartet der VDA einen Anstieg von rund 8 % auf 3,15 Mio. Neuzulassungen. Allerdings weist der VDA darauf hin, dass das Vorjahresniveau mit 2,9 Mio. Pkw sehr niedrig war und der Pkw-Inlandsmarkt 2021 weiterhin noch deutlich unter den rund 3,5 Mio. Neuzulassungen der Jahre 2017 bis 2019 liegen wird. Die deutsche Automobilindustrie sehe die Corona-Entwicklung weiter mit großer Sorge und setze darauf, dass die Impfstoffproduktion und die Umsetzung der Impfungen sehr schnell gesteigert würden, damit Deutschland zügig aus dieser Krise herauskomme, so der VDA. Eine Markterholung sei erst im zweiten Halbjahr zu erwarten.

Anbieter von Fuhrparkmanagement-Dienstleistungen könnten nach Einschätzung von Sixt Leasing 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,Rundschreiben: Prognose zum deutschen Leasing-Markt 2020, 26. Januar 2021;
Sachverständigenrat, Jahresgutachten 2020/21, November 2020;
VDA, Pressemeldung, 26. Januar 2021.

3. VORAUSSICHTLICHE ALLGEMEINE ENTWICKLUNG

Der Sixt Leasing-Konzern beabsichtigt, seine – gemessen am Vertragsvolumen – führende Position im Online-Direktvertrieb von Neuwagen sowie als Spezialist im Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten weiter auszubauen.

Die im Rahmen des Strategieprogramms „DRIVE>2021“ gestarteten Maßnahmen sollen 2021 fortgeführt werden. „DRIVE“ steht für Digitalisierung, Risikosteuerung, Internationalisierung sowie Vertrags- und Ergebniswachstum. Ziel des Programms ist es, das Tempo der Digitalisierung zu erhöhen, das Rendite-Risiko-Profil zu verbessern, die Internationalisierung weiter voranzutreiben sowie den Vertragsbestand und das Ergebnis zu steigern.

Im Jahr 2021 möchte das Unternehmen weitere Weichen für künftig starkes und profitables Wachstum insbesondere in den Geschäftsfeldern Online Retail und Flottenmanagement stellen. Der Fokus wird insbesondere darauf liegen, die Digitalisierung des Geschäftsmodells und die Ausrichtung der Organisation auf zukünftiges nationales und internationales Wachstum voranzutreiben.

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

3.1 GESCHÄFTSFELD ONLINE RETAIL

Der Online Retail-Markt in Deutschland bietet dem Unternehmen ein attraktives Wachstumspotenzial. Sixt Leasing erwartet, dass Fahrzeuge künftig zunehmend über Online-Kanäle bezogen werden. Das zeigen auch zahlreiche Studien (siehe „Chancenbericht“ in diesem Lagebericht).

Als einer der führenden Anbieter im Online-Direktvertrieb von Neuwagen ist Sixt Leasing gut positioniert, um den in Deutschland noch jungen Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden zu erobern. Weitere Marktanteile sollen insbesondere durch geeignete Marketingaktivitäten sowie über Kampagnen und Kooperationen gewonnen werden. Um weitere Vertriebskanäle zu erschließen, prüft das Unternehmen zudem fortlaufend die Möglichkeit von Akquisitionen.

Das Unternehmen arbeitet laufend daran, das Produkt- und Serviceangebot des Geschäftsfelds weiterzuentwickeln, um neue Kundengruppen anzusprechen und zusätzliches Wachstum zu generieren. Insbesondere Vertriebskooperationen zur Vermarktung von Neuwagen sowie die Einführung von Leasingangeboten für Gebrauchtfahrzeuge sollen ab dem Jahr 2021 das Vertragswachstum unterstützen. Darüber hinaus liegt der Fokus auf der Ausweitung des Serviceangebots durch die Entkopplung von Leasingvertrag und Serviceprodukten. Sowohl vom digitalen Nachverkauf als auch vom Vertrieb von Serviceprodukten an Kunden ohne Fahrzeugvertrag mit Sixt Leasing erwartet sich das Unternehmen in den nächsten Jahren einen zusätzlichen Schub für Vertragsbestand, Umsatz und Ergebnis.

Neben der Ausweitung des Produkt- und Serviceangebots legt Sixt Leasing großen Wert auf die Weiterentwicklung der IT-Systeme und die Optimierung der Kundenprozesse. Es ist das Ziel, das Kundenerlebnis fortlaufend zu verbessern, indem die Webseiten sowie die Bestell-, Auslieferungs- und Rücknahmeprozesse noch stärker auf Benutzerfreundlichkeit ausgerichtet werden. Dies soll sich positiv auf die Kundenzufriedenheit auswirken und dadurch den Abschluss von Neu- und Folgeverträgen befördern. Im Februar wurde beispielsweise ein digitaler InFleet-DeFleet-Prozess eingeführt, der die Effizienz und Transparenz bei der Übergabe und Rücknahme von Leasingfahrzeugen erhöhen soll. Der Prozess ist derzeit an den eigenen Standorten von Sixt Leasing in Frankfurt-Egelsbach, Berlin-Adlershof und München-Eching verfügbar. Ziel von Sixt Leasing ist es, den Prozess auch an den über 30 Stationen der Sixt SE, wo Sixt Leasing-Kunden Fahrzeuge übernehmen oder zurückgeben können, auszurollen. Darüber hinaus wurde auf der Online-Plattform *sixt-neuwagen.de* ein komplett digitaler Bestellprozess für Privatkunden gelauncht.

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

3.2 GESCHÄFTSFELD FLOTTENLEASING

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

Aufgrund des starken Preiswettbewerbs im Segment mit großen und mittelgroßen Firmenkunden beabsichtigt Sixt Leasing, das Geschäft mit kleineren Firmenkunden (20 bis 100 Fahrzeuge) weiter auszubauen. Dieses Segment wird durch lokale Vertriebsspezialisten angesprochen und betreut. Dadurch sollen interessante Margenpotenziale erschlossen und das Firmenkundenportfolio weiter diversifiziert werden.

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

Darüber hinaus sollen Flottenkunden mit digitalen Lösungen überzeugt werden. Dazu gehört unter anderem der im Februar eingeführte InFleet-DeFleet-Prozess, aber auch die im Dezember 2020 grundlegend überarbeitete und neu gelaunchte Sixt Leasing-App, die Dienstwagenfahrern die Verwaltung ihres Leasingvertrags erleichtert und damit einen wichtigen Beitrag zu mehr Effizienz in Leasingflotten leistet.

3.3 GESCHÄFTSBEREICH FLOTTENMANAGEMENT

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement will der Sixt Leasing-Konzern weiterhin den Trend zum Outsourcing des Fuhrparkmanagements von größeren Unternehmen nutzen, um neue Kunden zu gewinnen. Dabei soll in den kommenden Jahren auch das Geschäft im europäischen Ausland, insbesondere über bestehende Kundenbeziehungen und die Stärkung des Vertriebs in den Auslandsgesellschaften, ausgebaut werden. Eine wichtige Rolle kommt dabei dem Sixt Global Reporting Tool zu, das eine Steuerung des weltweiten Fuhrparks ermöglicht, indem relevante Daten der betriebenen Fahrzeuge transparent zusammengeführt und auf diese Weise Einsparpotenziale für die Kunden aufgezeigt werden können.

Darüber hinaus wird Sixt Mobility Consulting weiter auf intelligente IT-Lösungen setzen und kontinuierlich in die Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur und die Digitalisierung des Geschäftsmodells investieren. Ziel ist es, durch digitale Lösungen das Serviceniveau für die Unternehmenskunden und das Nutzererlebnis für Dienstwagenfahrer weiter zu verbessern. Die im zweiten Halbjahr 2019 eingeführte und im Jahr 2020 erweiterte Self-Service App für Dienstwagenfahrer, „The Companion“, soll im Geschäftsjahr 2021 auf weitere Kunden und Nutzer ausgeweitet werden. Durch eine stärkere Verbreitung der App

könnte der Personalaufwand in der Nutzerbetreuung reduziert und in andere Tätigkeiten wie Beratungsleistungen verlagert werden. Das Unternehmen erwartet sich davon positive Auswirkungen auf Produktivität und Kundenzufriedenheit.

Langfristig soll sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität weiterentwickeln. Denn die Mobilitätsbedürfnisse von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern haben sich insbesondere in Großstädten zuletzt deutlich gewandelt. Wenngleich der Dienstwagen voraussichtlich ein zentraler Bestandteil der Unternehmensmobilität bleiben wird, steigt die Nachfrage von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach flexiblen und individuellen Mobilitätsangeboten unter Einbindung aller Verkehrsmittel. Sixt Mobility Consulting bereitet sich daher darauf vor, die gesamte Bandbreite der Unternehmensmobilität über alle Zulieferer und Anbieter zu managen: von klassischen Dienstwagen über Geschäftsfahrräder und Corporate Carsharing-Systeme bis hin zu Mobilitätsbudgets. Ein solches Mobilitätsbudget soll im Jahr 2021 eingeführt werden.

4. KONZERN-FINANZPROGNOSE 2021

Für das laufende Geschäftsjahr 2021 erwartet der Vorstand einen leichten Anstieg des Konzernvertragsbestands im Vergleich zum Vorjahr (2020: 129.900 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz im Rahmen des Vorjahreswertes (2020: 423,3 Mio. Euro). In Bezug auf das EBT rechnet der Vorstand mit einem höheren einstelligen Millioneneurobetrag (2020: 9,1 Mio. Euro).

Grund für die zurückhaltende Prognose für das Gesamtjahr 2021 ist neben der bisherigen operativen Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2021 vor allem die anhaltende COVID-19-Situation, wie im Risikobericht beschrieben. Die Gesellschaft geht insoweit von einem weiterhin durch die COVID-19-Pandemie stark negativ belasteten Markt- und Geschäftsumfeld aus und erwartet eine Erholung der Geschäftsentwicklung frühestens im zweiten Halbjahr.

Diese Einschätzung geht davon aus, dass die aktuellen Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie im weiteren Verlauf des Jahres Wirkung zeigen werden. Dazu gehören insbesondere die Ende 2020 gestartete Impfkampagne, die natürlich wesentlich von der Verfügbarkeit geeigneter Impfstoffe abhängt, und die zunehmende Verfügbarkeit von Schnelltests. Zudem geht die Einschätzung davon aus, dass die derzeit von den Regierungen auf Bundes- und Landesebene zu erarbeitenden Exit-Strategien aus dem Krisenmodus erfolgreich sein werden und die Wirtschaft ab der zweiten Jahreshälfte wieder in Schwung kommt. Des Weiteren geht die Gesellschaft davon aus, dass die aktuell von den Bundes- und Landesregierungen beschlossenen bzw. noch zu beschließenden umfangreichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen die ökonomisch negativen Auswirkungen für die Volkswirtschaften abfedern werden.

Darüber hinaus wird das Konzernergebnis auch im Geschäftsjahr 2021 durch transaktionsbezogene Kosten der Gesellschaft im Zusammenhang mit der Übernahme durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) belastet.

Vor diesem Hintergrund ist nach Einschätzung des Vorstands für das erste Quartal 2021 ein sehr starker Rückgang des EBT gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu erwarten (Q1 2020: 5,6 Mio. Euro). Diese Einschätzung berücksichtigt den internen Buchungsstand einschließlich Februar 2021 und die voraussichtliche Entwicklung im laufenden März.

A.6 \\ RISIKO- UND CHANCENBERICHT

1. RISIKOSITUATION

Als europaweit agierende Unternehmensgruppe ist der Sixt Leasing-Konzern einer Vielzahl unterschiedlicher Risiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben können.

1.1 ALLGEMEINE RISIKEN (ÖKONOMISCHE, GESELLSCHAFTLICHE UND REGULATORISCHE RISIKEN)

Der Sixt Leasing-Konzern ist in den beiden Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig, die den Schwerpunkt ihrer Geschäftstätigkeit jeweils in Deutschland haben. Jedoch können im Zuge der internationalen Expansion des Sixt Leasing-Konzerns die geschäftlichen Aktivitäten im europäischen Ausland eine zunehmende Bedeutung erlangen.

Beide Geschäftsbereiche sind zu einem hohen Grad von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und speziell in Deutschland 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 ist in diesen Phasen generell mit höheren Ausfallrisiken (z.B. Branchenrisiken und Adressenausfallrisiken) zu rechnen. Eine Abschwächung der Gesamtkonjunktur kann somit negative Folgen für die Nachfrage und die Rentabilität von Leasing- und Flottenmanagementprodukten haben.

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

Um diesen sich teils rasch wandelnden Marktgegebenheiten und Kundenanforderungen im Hinblick auf den Anspruch der Innovationsführerschaft Rechnung zu tragen und weitere Marktanteile zu gewinnen, entwickelt der Sixt Leasing-Konzern neue Produktideen und Geschäftsmodelle, deren Markteinführung und -durchdringung hohe Vorlaufkosten verursachen kann. Trotz entsprechender Marktanalysen und Planungen ist nicht gewährleistet, dass die Produkte in der angebotenen Form die erwartete Akzeptanz und Nachfrage erfahren werden. Dies kann sich gegebenenfalls negativ auf die Ertragslage des Konzerns auswirken.

Die Geschäftsentwicklung des Sixt Leasing-Konzerns kann darüber hinaus von nicht vorhersehbaren externen Einflüssen, wie etwa Natur- und Umweltkatastrophen, Terroranschlägen oder Epidemien bzw. Pandemien, beeinträchtigt werden. Solche Ereignisse könnten negative Auswirkungen sowohl direkt auf den Betrieb als auch auf die allgemeine Nachfrage und die Liefersituation haben. In der Folge dieser externen Ereignisse kann es zu Ausfällen von Kunden im Bestandsportfolio, von Händlern/Herstellern bei Fahrzeugverkäufen insbesondere über Rückkaufvereinbarungen und von Servicedienstleistern kommen.

Das Geschäft des Sixt Leasing-Konzerns unterliegt einer Vielzahl von Gesetzen und Regularien, unter denen der Konzern tätig ist. Es besteht das Risiko, dass es Sixt Leasing versäumt, alle gesetzlichen oder regulatorischen Anforderungen zu erfüllen oder rechtzeitig auf Änderungen des gesetzlichen oder regulatorischen Umfelds zu reagieren. Neben den bestehenden aktien- und KWG-rechtlichen Anforderungen im Konzern hat die Sixt Mobility Consulting GmbH, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Sixt Leasing SE, im Berichtszeitraum einen Erlaubnisantrag nach Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (ZAG) gestellt, um eine Lizenz zur Ausführung von Zahlungstransaktionen zu erhalten.

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. Unternehmen benötigen größtmögliche Planungssicherheit für ihre Investitionsentscheidungen. 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 Leasingstandard IFRS 16 des International Accounting Boards (IASB) kommt seit dem Geschäftsjahr 2019 zur Anwendung. Durch IFRS 16 müssen Leasingnehmer mit wenigen Ausnahmen auch Operate Leases mit einem Nutzungsrecht und einer Leasingverbindlichkeit bilanzieren. Die Unterscheidung zwischen Finance Leases und Operate Leases entfällt damit im Wesentlichen für den Leasingnehmer. Diese Änderungen haben zur Folge, dass Unternehmen durch Operate Leases nicht mehr in dem Maße wie bisher ihre Bilanz entlasten können. Ein spürbares Ausweichen auf alternative Finanzierungsformen des Fuhrparks durch nach internationalen Standards bilanzierende Firmenkunden konnte bisher nicht festgestellt werden. Sixt Leasing ist weiterhin davon überzeugt, dass insbesondere die mit dem Leasing verbundenen Serviceleistungen die Nachfrage nach Full-Service-Leasingprodukten begründen. Darüber hinaus können sowohl Privat- als auch Firmenkunden durch Kilometerleasing eine Absicherung des Fahrzeugrestwerts erreichen.

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

Der Sixt Leasing-Konzern fokussiert sein Angebot im Geschäftsfeld Flottenleasing auf das Full-Service-Leasing, das neben dem herkömmlichen Finanzierungsleasing eine Vielzahl von ergänzenden Dienstleistungen vornehmlich für Geschäftskunden beinhaltet. Durch die konsequente Ausrichtung als Full-Service-Leasinganbieter möchte der Sixt Leasing-Konzern die Abhängigkeit des Geschäftserfolgs von dem unter Preisdruck stehenden reinen Finanzierungsleasing reduzieren. Zudem bietet die kontinuierliche Entwicklung neuer, zumeist internetbasierter Produkte die Chance, sich vom Wettbewerb zu differenzieren. Daneben bietet der Sixt Leasing-Konzern im Geschäftsfeld Online Retail insbesondere über seine Webseiten *sixt-neuwagen.de* und *autohaus24.de* attraktive Fahrzeugleasinglösungen für Privat- und Gewerbekunden an. Im Geschäftsbereich Flottenmanagement profitiert das Unternehmen von seiner langjährigen Erfahrung bei der Steuerung von Fahrzeugflotten und von seiner Position als großer Flottenbetreiber.

Neben dem Flottenkundengeschäft gewinnt das Geschäftsfeld Online Retail mit Privat- und Gewerbekunden zunehmend an Bedeutung und soll auch zukünftig weiter ausgebaut werden. Die damit verbundene Diversifikation des Kundenportfolios soll dazu beitragen, Risikokonzentrationen entgegenzuwirken, die sich unter anderem aus den wirtschaftlichen, bilanzrechtlichen und steuerrechtlichen Rahmenbedingungen für das gewerbliche Fahrzeugleasing im Flottenkundengeschäft ergeben könnten.

Sixt Leasing bezieht die Fahrzeuge, die an Firmen-, Gewerbe- und Privatkunden verleast werden, von Automobilherstellern und -händlern. Dadurch ist das Unternehmen von der ausreichenden Versorgung mit beliebten Fahrzeugmodellen, deren Einkauf zu wettbewerbsfähigen Konditionen sowie einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Produktangebot abhängig. Eine derartige Abhängigkeit besteht ebenso von Drittdienstleistern, bei denen beispielsweise Reifen, Versicherungen und Serviceleistungen wie Reparaturarbeiten bezogen werden. Um dieses Risiko zu begrenzen, verhandelt Sixt Leasing längerfristige Rahmenverträge und Rabattvereinbarungen mit den entsprechenden Lieferanten.

2. INTERNE KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-ORGANISATION

2.1 RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

Die Sixt Leasing 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.

Risiken geht die Sixt Leasing 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. Hieraus abgeleitet können Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Verlagerung von Risiken initiiert werden.

Grundlage für die Risikosteuerung ist die Risikotragfähigkeitsrechnung, die im Rahmen der Risikoberichterstattung quartalsweise erstellt wird und alle wesentlichen Risiken der Gesellschaft enthält. Die Sixt Leasing SE verfügt unter Berücksichtigung etwaiger ausgelagerter Prozesse über ein Risikosteuerungssystem zur Überwachung aller maßgeblichen Risikoposten, das sie kontinuierlich anhand der eigenen betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten und in Orientierung an den Anforderungen einer börsennotierten Gesellschaft weiterentwickelt. Die Sixt Leasing SE hat interne Richtlinien und Kontrollen zur Einhaltung der Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk) etabliert, die laufend überprüft und weiterentwickelt werden. Die bestehenden Risikosteuerungssysteme über die Funktionen Controlling, Rechnungswesen, Compliance, Risikocontrolling, Operatives Kreditmanagement, Forderungsmanagement und Interne Revision orientieren sich an den MaRisk-Vorgaben.

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

\\ IT-Administration

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

Für Ausfall-/Engagement-Risiken sowie andere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit hat die Sixt Leasing SE eine angemessene Risikovorsorge getroffen. Die im Abschluss enthaltenen Abschreibungen und Wertberichtigungen wurden in angemessener Höhe gebildet.

2.2 INTERNES KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEM FÜR DIE (KONZERN-)RECHNUNGSLEGUNG (ANGABEN GEMÄSS §§ 289 ABSATZ 4, 315 ABSATZ 4 HGB)

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem für die Rechnungslegung des Konzerns und der Gesellschaft beinhaltet organisatorische Regelungen und fachliche Vorgaben zur Risikoabbildung in der Rechnungslegung. Im Hinblick auf finanztechnische Sachverhalte gibt es zudem allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im unternehmensinternen „Code of Conduct“. Wesentliche Elemente des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sind die klare und sachgerechte Funktionstrennung in der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse, die zentrale Rechnungslegungs- und Berichtsorganisation für alle in den Konzern einbezogenen Gesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Handbüchern, Prozessbeschreibungen und Konzernleitlinien, die Erfassung von Geschäftsvorfällen im „Vier-Augen-Prinzip“, die Implementierung von Qualitätssicherungsprozessen durch dezidierte regelmäßige Prüf- und Kontrollprozesse, die toolgestützt durch den IKS-Beauftragten nachgehalten werden, Wirksamkeitsprüfungen durch die Interne Revision, systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und der regelmäßige Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen in Form von Soll-Ist-Vergleichen und Abweichungsanalysen. Zur Gewährleistung der Datensicherheit sind in den verwendeten rechnungslegungsbezogenen Systemen Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen hinterlegt. Die Mitarbeiter werden über Informationssicherheit und Datenschutzregelungen entsprechend belehrt und regelmäßig geschult.

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

3. RISIKOIDENTIFIKATION

Neben der Berücksichtigung der Risiken in den installierten Planungs-, Berichterstattungs-, Kontroll- und Frühwarnsystemen erfassen die Risikoverantwortlichen der Organisationseinheiten mittels einer regelmäßig stattfindenden Risikoinventur im Rahmen des Risikocontrollings konzernweit alle geschäftsrelevanten und bedeutenden Risiken. Hierfür werden die Einschätzun-

gen 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 Sixt Leasing-Konzernebene zu einem Risikoinventar verdichtet und Risikogruppen gebildet. Der auf dieser Basis ermittelte Risikobericht ist Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Sixt Leasing SE.

Die Interne Revision prüft regelmäßig im Rahmen ihres Prüfungsauftrages das Risikomanagement und berichtet direkt an den Gesamtvorstand der Sixt Leasing 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 Sixt Leasing 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 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.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten, die gegenüber dem Sixt Leasing-Konzern Rückkaufzusagen abgeben, legt der Sixt Leasing-Konzern großes Augenmerk auf deren wirtschaftliche Stabilität. Die Fahrzeuglieferanten werden ebenso wie die Leasing- und Flottenmanagementkunden einer regelmäßigen Bonitätsprüfung unterzogen.

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

Aus dem Adressenausfallrisiko können sich Risiken ergeben, die sich aus Konzentrationen gleichartiger und verschiedenartiger Risikofaktoren nachteilig auf das Risikoprofil der Sixt Leasing SE auswirken können. Hierbei können sich portfoliospezifische Konzentrationen sowohl auf einzelne Kunden als auch für einzelne Sektoren ergeben. Zur Vermeidung von Risikokonzentrationen hat die Gesellschaft geeignete Risikoüberwachungsmaßnahmen eingerichtet, um etwaige Konzentrationen bezogen auf einzelne Kunden respektive Branchen entsprechend frühzeitig identifizieren zu können.

3.2 MARKTPREISRISIKO

Das Marktpreisrisiko beschreibt die Gefahr eines Verlusts, der durch Marktpreisänderungen bedingt ist. Bei der Sixt Leasing 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 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 großen Teil der Fahrzeuge im Flottenleasinggeschäft, deren Restwerte durch Rückkaufvereinbarungen abgedeckt sind. Zum 31. Dezember 2020 waren auf Basis des Leasing- und Vorratsvermögens sowie der Bestellungen rund 26 % der Fahrzeuge der Sixt Leasing SE durch Rückkaufvereinbarungen abgesichert.

Insbesondere im Falle einer freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist der Sixt Leasing-Konzern von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts, vor allem in Deutschland, abhängig. Die vom Sixt Leasing-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. 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 Sixt Leasing nach Ende des Auktionszeitraums auf Basis von eigenen Vermarktungserfahrungen davon ausgeht, dass sich für ein bestimmtes Fahrzeug über die selbst oder gemeinsam mit dem Sixt SE-Konzern betriebenen Gebrauchtwagenstationen ein besserer Preis als das Höchstgebot in der Auktion erzielen lässt, wird das Fahrzeug dorthin weitergeleitet. An den vier über Deutschland verteilten Standorten mit dem Markennamen „Sixt Car Sales“ kümmern sich Verkaufsspezialisten um die Vermarktung der Fahrzeuge an Endkunden. In einigen Fällen werden Leasingrückläufer auch direkt an einen der Sixt Car Sales-Standorte zur Weitervermarktung übergeben.

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

3.2.2 ZINSÄNDERUNGSRISIKO

Zinsänderungsrisiken umfassen potenzielle Verluste durch die Veränderung von Marktzinssätzen. Sie können entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Auch eine variable Verzinsung bei Finanzierungsinstrumenten kann bei Marktveränderungen zu einem Zinsrisiko führen.

Der Sixt Leasing-Konzern verfolgt das Ziel einer weitgehend fristenkongruenten Aufnahme von Refinanzierungsmitteln, um Laufzeitinkongruenzen zu vermeiden, und wird gelegentlich Derivatekontrakte abschließen, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern. Jedoch kann hierbei keine Garantie gegeben werden, dass eine solche Absicherung vollständig wirksam ist oder dass Verluste vollständig vermieden werden.

Steigende Zinssätze bei den Refinanzierungsinstrumenten könnten höhere Refinanzierungskosten nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

3.3 LIQUIDITÄTSRISIKO

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

Die Finanzierung des Sixt Leasing-Konzerns hängt im Wesentlichen von der Eigenfinanzierung aus der betrieblichen Tätigkeit oder der Möglichkeit, Fremdmittel bei Kreditinstituten oder am Kapitalmarkt aufnehmen zu können, ab. Durch die im

Berichtsjahr vollzogene Änderung der Eigentümerstruktur wird zukünftig vermehrt eine fristenkongruente Refinanzierung innerhalb des Konzernverbunds angestrebt, um potenzielle Unsicherheiten durch externe Fremdfinanzierungsoptionen zu reduzieren.

Des Weiteren steht dem Sixt Leasing-Konzern ein Spektrum an Asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten offen (z.B. Forfaitierung oder Verbriefung der Leasingforderungen). Hiervon hat der Sixt Leasing-Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und ein Asset Backed Securities (ABS)-Programm aufgesetzt, das Ende 2020 um ein weiteres Jahr verlängert wurde. Durch ergänzende Swapgeschäfte sind die in das ABS-Programm eingelieferten Leasing- und Restwertforderungen fristenkongruent refinanziert. Gleichwohl verbleibt grundsätzlich das Risiko, dass ein Anstieg der Refinanzierungskosten eine signifikante Auswirkung auf die Kostenbasis haben kann und der Konzern höhere Refinanzierungskosten eventuell nicht im selben Maße an seine Kunden weitergeben kann.

3.4 OPERATIONELLES RISIKO

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

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

Für die Abwicklung des Leasing- und Flottenmanagementgeschäftes ist ein komplexes und hochleistungsfähiges IT-System unabdingbar. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder Systemausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und diese im Ernstfall 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 der Sixt Leasing-Konzern eigene IT-Ressourcen und greift darüber hinaus auf die IT-Kapazitäten sowie die IT-Infrastruktur des Sixt SE-Konzerns zurück. Deren Aufgabe ist die permanente Kontrolle, Wartung und Weiterentwicklung sowie der Schutz der IT-Systeme des Konzerns. Daneben hat die Sixt Leasing SE einen verstärkten Personalaufbau für den Bereich Informationssicherheit vorgesehen.

Die persönlichen Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind ein wichtiger Erfolgsfaktor für den Sixt Leasing-Konzern. Für den Fall, dass es zu einer erhöhten Fluktuation und damit zu einem Verlust von Know-how kommt, könnte zum Beispiel die Servicequalität im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft beeinträchtigt werden. Der Sixt Leasing-Konzern 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 des Sixt Leasing-Konzerns ist verbunden mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen. Dies ist zu großen Teilen nur unter Einsatz standardisierter Vereinbarungen möglich, die entsprechend in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Schon geringfügige Formulierungsungenauigkeiten oder Änderungen in den rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können demzufolge erheblichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Sixt Leasing-Konzern 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 Sixt Leasing SE laufend überwacht, an die Geschäftsleitung kommuniziert und im Rahmen von Projekten zeitnah und fristgerecht umgesetzt. Hinsichtlich der möglichen Auswirkungen der aktuell in Konsultation befindlichen MaRisk-Novelle wurde ein Fachgremium einberufen, in dem die von den Neuerungen betroffenen Fachbereiche einbezogen sind.

Das Auslagerungsrisiko erstreckt sich in erster Linie auf die ausgelagerten IT-Dienstleistungen. Durch entsprechende Auslagerungsvereinbarungen werden die vorgesehenen Prüfungs- und Kontrollrechte gegenüber der jeweiligen Auslagerungsstelle laufend vorgenommen. Die gegenwärtig noch ausgelagerte IT-Administration soll im Rahmen eines laufenden Projektes bis zum Geschäftsjahr 2022 in den Sixt Leasing SE-Konzern eingegliedert werden.

3.5 BETEILIGUNGSRISIKO

Unter dem Beteiligungsrisiko versteht die Sixt Leasing 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 Sixt Leasing SE an der Sixt Mobility Consulting GmbH ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, da zwischen der Sixt Leasing SE und ihrer Beteiligung seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag besteht. Erwirtschaftete Verluste der Sixt Mobility Consulting GmbH hätten eine unmittelbare Auswirkung auf die Ertragslage der Sixt Leasing SE.

Das Risikomanagement- und Risikocontrollingsystem der Sixt Mobility Consulting GmbH ist größtenteils aufgrund des bestehenden Auslagerungsvertrages auf die Sixt Leasing SE ausgelagert. Die bei der Sixt Leasing SE anzuwendenden Risikomethoden und -verfahren werden gleichermaßen für die Sixt Mobility Consulting GmbH verwendet. Insofern ist die Sixt Mobility Consulting GmbH eng in die Risikosteuerungs- und -überwachungsprozesse der Sixt Leasing SE eingebunden. Dadurch sollen negative Risiko- und Ertragsentwicklungen in der Sixt Mobility Consulting GmbH frühzeitig identifiziert und geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

4. BEURTEILUNG DES GESAMTRISIKOPROFILS DURCH DEN VORSTAND

Die Sixt Leasing SE hat ein gruppenweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem installiert, durch das frühzeitig Entwicklungen erkannt und aktiv gemanagt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand des Unternehmens oder des Konzerns gefährden könnten. Alle aufgeführten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig dokumentiert, überprüft, analysiert und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Auswirkung bewertet. Vorstand und Aufsichtsrat werden über das Ergebnis informiert, um im Bedarfsfall notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Im Zuge des Eigentümerwechsels ist der Sixt Leasing-Konzern zusätzlich auch in das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem des deutschen Santander-Konzerns eingebunden. Hierdurch wird insbesondere die Methodenadäquanz der Risikomanagement- und -controllingprozesse sichergestellt.

Darüber hinaus sind Leasinggesellschaften dazu verpflichtet, die qualitativen Anforderungen an eine ordnungsgemäße Geschäftsorganisation gemäß § 25a KWG zu erfüllen, die durch die Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten (MaRisk) konkretisiert werden. In diesem Zuge haben auch Leasingunternehmen sicherzustellen, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügen, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die ein wesentlicher Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichtswesens der Sixt Leasing SE ist, wird demzufolge der unerwartete Verlust aus den als wesentlich eingestuften Risiken der zur Verfügung stehenden Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Die Risikotragfähigkeit ist dann gegeben, wenn die wesentlichen Risiken laufend durch eine entsprechende Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können. Zum Stichtag 31. Dezember 2020 weist die Sixt Leasing SE ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko), Liquiditäts- und operationelles Risiko sowie Beteiligungsrisiko in Höhe von 140 Mio. Euro aus.

Die wesentlichen Risikoarten verteilen sich im Einzelnen wie folgt:

Risikoart	Risikoanteil am Gesamtrisiko
Restwertrisiko	60,6%
Adressenausfallrisiko	18,9%
Operationelles Risiko	7,3%
Zinsänderungsrisiko	2,4%
Beteiligungsrisiko	1,5%
Liquiditätsrisiko	0,2%
Übrige Risiken	9,1%

Zur Ermittlung des Restwertrisikos werden die negativen Abweichungen zwischen dem taxierten Restwert zu Vertragsbeginn und dem erwarteten Marktwert zum erwarteten Vermarktungszeitpunkt des Fahrzeugs nach Ende des Leasingvertrags gegenübergestellt. Die Quantifizierung der Adressausfallrisiken erfolgt mittels eines CVaR Ansatzes auf Basis des Gordy Modells. Die Berechnung des operationellen Risikos erfolgt auf der Grundlage des aufsichtsrechtlichen Basisindikatoransatzes. Die Zinsänderungsrisiken werden mittels einer Erhöhung der Zinskurve simuliert. Die Quantifizierung des Beteiligungsrisikos erfolgt ebenfalls auf der Grundlage einer Szenario-Berechnung. Die Ermittlung der Liquiditätsrisiken erfolgt auf Basis des Kontokorrentobligos und der Differenz zwischen dem Zinssatz für Hypothekenpfandbriefe und dem Swap-Satz mit jeweils dreijähriger Laufzeit. Für die übrigen Risiken wird ein Pauschalbetrag gebildet.

Dem Risikopotenzial steht gemäß dem Substanzwert-Ansatz ein Risikodeckungspotenzial von 350 Mio. Euro gegenüber. Daraus ergibt sich eine Deckung der Risiken von rund 250 %. Im gesamten Berichtszeitraum war die Risikotragfähigkeit sowohl auf Gesamtrisiko- als auch auf Risikoartenebene jederzeit sichergestellt. Limitüberschreitungen wurden nicht festgestellt.

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

Durch die zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation sehen wir uns in Hinblick auf die aktuelle Coronakrise für die Überwachung und Steuerung des Sixt Leasing-Konzerns grundsätzlich angemessen aufgestellt. Aufgrund der anhaltenden Dynamik der aktuellen Entwicklungen und fehlender Erfahrungen der Forschung und Wirtschaft mit einem solchen exogenen Schock für die Gesellschaften sowie Volkswirtschaften weltweit, haben wir unsere Frühwarn-, Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen deutlich intensiviert und deren Frequenz erhöht.

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

Mit Einsetzen des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 wurde der Großteil der auszuführenden Tätigkeiten im Remote-Betrieb aus dem Homeoffice ordnungsgemäß durchgeführt. Etwaige Anpassungen an das bestehende Betriebsmodell zur Umsetzung der Dienstleistungen waren nicht erforderlich. Ein erhöhtes

Aufkommen an externen Betrugsfällen während des Remote-Betriebs wurde nicht beobachtet.

Um insbesondere unseren stationären Gebrauchtwagenvertrieb enger zu überwachen und zu steuern, haben wir unser Bestandsmonitoring weiter ausgebaut und fokussieren uns verstärkt auf alternative Vertriebskanäle. Zur Sicherstellung der Liquidität greifen wir auf bestehende Kreditlinien sowie unser ABS-Programm zurück. Auf Basis unserer kurz- und mittelfristigen Liquiditätsvorausschau überwachen wir eng die Ausnutzung unserer Finanzierungsinstrumente und leiten gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen ab.

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

5. CHANCENBERICHT

Chancen sind definiert als Möglichkeiten, die geplanten Ziele eines Unternehmens aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen zu sichern oder zu übertreffen. Die Identifizierung und Verwertung von Chancen im Rahmen der Unternehmensstrategie liegt in der Verantwortung der operativen Geschäftsfelder.

5.1 MARKTCHANCEN

Chancen durch die allgemeine Konjunkturentwicklung
Der Sixt Leasing-Konzern ist in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und dabei vor allem in Deutschland abhängig. Eine verbesserte Wirtschaftslage kann zu einer verstärkten Investitionsneigung von Unternehmen für Flottenfahrzeuge und Flottenmanagementdienstleistungen sowie von Privat- und Gewerbekunden für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge führen. Dies könnte sich positiv auf die Nachfrage nach den Angeboten und Dienstleistungen von Sixt Leasing auswirken.

Der Konzern betreibt den wesentlichen Anteil seines Geschäfts in Deutschland. Das deutsche Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs in den Jahren vor dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie kontinuierlich und beeinflusste die Nachfrage nach Neufahrzeugen. 2020 ging das BIP nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts (Destatis) um 5,0 % zurück. Zugleich wurden laut dem Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) mit rund 2,9 Mio. Pkw etwa 19 % weniger Fahrzeuge neu zugelassen als im Vorjahr. Für 2021 erwarten führende Wirtschaftsinstitute eine Erholung der deutschen Wirtschaft mit einem BIP-Anstieg von. 4,7 %. Das könnte auch die Nachfrage nach neuen Pkw beleben.

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2021 bezieht der Sixt Leasing-Konzern die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturentwicklung ein. Diese werden im Prognosebericht dargestellt. Sollte sich die Konjunktur besser als prognostiziert entwickeln, könnte dies die Nachfrage nach den Produkten und Services des Sixt Leasing-Konzerns erhöhen.

Quellen
Destatis, Pressemitteilung Nr. 020, 14. Januar 2021;
VDA, Pressemeldung, 8. Januar 2021;
IfW, Medieninformation, 14. Oktober 2020.

Chancen durch eine positive Leasingkonjunktur
Der deutsche Leasingmarkt ist nach Großbritannien der zweitgrößte Leasingmarkt Europas und zeichnet sich seit Jahren durch einen stabilen Wachstumstrend aus. So verzeichnete der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) im Jahr 2019 eine deutliche Zunahme des Neugeschäfts von 8,7 % gegenüber dem Vorjahr. Für 2020 erwartet der BDL aufgrund der pandemiebedingten Unsicherheit vorläufig einen Investitionsrückgang von etwa 10 % (inklusive Mietkauf). Für 2021 lag zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Lageberichts noch keine Jahresprognose von Seiten des BDL vor.

Der Sachverständigenrat prognostiziert für 2021 eine Steigerung der Ausrüstungsinvestitionen um 10,0 % (2020: -14,4 %) und führt dies auf positive Impulse durch die erwartete Erholung der Weltwirtschaft zurück.

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

Quellen
BDL, Leasing in Europa, bdl.leasingverband.de, abgerufen am 10. Dezember 2020;
BDL, Jahres- und Strukturdaten, bdl.leasingverband.de, abgerufen am 10. Dezember 2020;
BDL, Rundschreiben: Prognose zum deutschen Leasing-Markt 2020, 26. Januar 2021;
Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Jahresgutachten 2020/21, November 2020.

Chancen durch Marktwandel
Experten sind sich einig, dass sich der Markt für Mobilität sowie die Bedürfnisse der Kunden in den kommenden Jahren weiter stark verändern werden. Häufig wird dieser Wandel durch Trends wie Nutzen statt Besitzen, Flexibilisierung, Individualisierung, Auto-Abos, Neue Mobilität, Urbanisierung, Autonomes Fahren, Digitalisierung, Vernetzung, Nachhaltigkeit, alternative Antriebe, Elektromobilität und Kundenfokussierung begründet. Einige dieser Trends, insbesondere Flexibilisierung, Digitalisierung und Elektromobilität, könnten nach Einschätzung von Experten durch die COVID-19-Pandemie beschleunigt werden. Leasinganbieter können von den aktuellen und künftigen Entwicklungen profitieren, wenn sie den Wandel aktiv mitbegleiten. Der Sixt Leasing-Konzern entwickelt sein Produkt- und Serviceportfolio stetig unter Berücksichtigung der künftigen Marktentwicklungen und im Interesse der Kunden weiter.

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

Laut einer Studie des Marktforschungsunternehmens Dataforce im Auftrag des Verbands der markenunabhängigen Fuhrparkmanagementunternehmen (VMF) wird in Zukunft insbesondere das Privatleasing deutlich zulegen. Demnach wollen 12,7 % der Befragten ihren nächsten Pkw leasen, was nahezu einer Verdreifachung im Vergleich zur aktuellen Leasingquote in Höhe von 4,5 % entspricht.

Der Dataforce-Studie zufolge geht die Bedeutung des Autos als Statussymbol und damit die Bedeutung des „Besitzen-Wollens“ im Zuge des Ökologie-Bewusstseins und der Elektrifizierung zurück. Flexiblere Modelle wie Leasing könnten diese Lücke füllen, es müsste jedoch stärker in Wissensvermittlung und Marketing investiert werden. Für das Privatleasing würden unter anderem attraktive Angebote, günstige monatliche Raten, Preisvorteile im Vergleich zum Kauf, Unabhängigkeit, ein geringeres Risiko und Flexibilität sprechen.

Laut einer Studie des Marktforschungsunternehmens Kantar für den BDL hat das Leasing auch in Unternehmen deutlich an Bedeutung gewonnen. Demnach lag der Anteil der Unternehmen, die sich für das Leasing als Finanzierungsform entschieden, im Jahr 2020 bei 76 %, ein Anstieg um 13 Prozentpunkte im Vergleich zu 2015 (63 %). Der Anteil der Unternehmen, die das Leasing in Betracht ziehen, erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 64 auf 79 %. Dabei nahm der Anteil insbesondere bei kleinen und mittelständigen Unternehmen zu und stieg von 59 auf 80 % (bei Unternehmen mit 5 bis 20 Mitarbeitern) bzw. von 71 auf 83 % (bei Unternehmen mit 21 bis 49 Mitarbeitern). Zudem stieg der Anteil der „Heavy-User“, also der Unternehmen, die sich „immer“ oder „häufig“ für Leasing entscheiden, von 24 auf 40 %. Bei Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern war dieser Anteil mit 52 % im Jahr 2020 besonders hoch (2015: 45 %). Laut der Studie ist die „Rückgabe des Leasing-Objekts“ mit einer Zustimmung von 65 % der wichtigste Leasing-Grund für Unternehmen und zugleich der Grund, der in den vergangenen Jahren am meisten Bedeutung gewonnen hat (2015: 33 %). Ein weiterer wichtiger Grund ist die Planbarkeit der Kosten mit einer Zustimmung von 62 % (2015: 49 %).

Der Sixt Leasing-Konzern kann von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, weil er insbesondere mit seinem Leasingangebot auf *sixt-neuwagen.de* die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse anspricht. Privatkunden haben auf der Online-Plattform die Möglichkeit, einen Leasingwagen zu konfigurieren, optionale Services hinzu zu buchen und das Fahrzeug in einem komplett digitalen Prozess zu bestellen. Damit werden wesentliche Wünsche heutiger Kunden erfüllt.

Quellen
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020;
Dataforce, VMF Privatleasing – Ergebnisbericht, Januar 2020;
Kantar, Marktstudie – Leasing in Deutschland 2020, September 2020.

5.2 WETTBEWERBSCHANCEN

Wachstum durch Markenunabhängigkeit
Sixt Leasing ist eine herstellerunabhängige Leasinggesellschaft (Non-Captive) und verfügt damit über wesentliche Wettbewerbsvorteile gegenüber herstellergebundenen Leasinggesellschaften (Captive). Laut einer Studie der Unternehmensberatung Deloitte können Non-Captives ihren Kunden bessere Angebote machen, weil sie die Rabatte auf ihre großen Einkaufsmengen bei den Autoherstellern in Form von besonders attraktiven Konditionen an ihre Kunden weitergeben können. Zudem verfügen sie über großes Know-how in Bezug auf die Lebensdauer von Fahrzeugen und die Gebrauchtwagenvermarktung. Darüber hinaus betreiben sie hocheffiziente Geschäftsmodelle, die bereits auf künftige Kundenanforderungen ausgerichtet wurden, zum Beispiel durch markenübergreifendes Full-Service-Leasing und Direktvertrieb. Non-Captives seien daher sehr routiniert darin, Kunden flexible Mobilitätslösungen anzubieten und noch attraktivere Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln.

Deloitte schätzt, dass der Markt für Non-Captives in den EU-5-Ländern von 2017 bis 2025 gemessen an der Zahl der Neuzulassungen jährlich im Durchschnitt um 2,9 % wachsen wird. Zugleich dürften Non-Captives das traditionelle Geschäftsmodell der Captives immer stärker unter Druck setzen. Demnach hätten sie die Möglichkeit, den Captives im Privat- und Firmenkundengeschäft bis zum Jahr 2025 jährlich im Durchschnitt 42 Mrd. Euro bzw. ein Viertel ihres Geschäftsvolumens abzunehmen.

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

Vor diesem Hintergrund kann der Sixt Leasing-Konzern als etablierter herstellerunabhängiger Leasinganbieter mit einem breit diversifizierten Angebot sowohl im Firmenkunden- als auch im Privatkundengeschäft weitere Wachstumschancen nutzen.

Quellen
Deloitte, Omnipresence of Services & Direct Sales in Auto Finance, November 2018;
Deloitte, Future of Automotive Sales and Aftersales, Juni 2020.

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

McKinsey zufolge wird der Online-Direktvertrieb an Privatkunden zunehmend an Bedeutung gewinnen und im Jahr 2025 die höchste strategische Priorität bei Führungskräften im Bereich der Autofinanzierung (inkl. Leasing) sein. Zugleich erwarten die Führungskräfte, dass der Anteil der Online-Verkäufe in diesem Bereich bis zum Jahr 2025 deutlich auf rund 20 bis 25 % steigen wird. Damit könnte er sich im Vergleich zum aktuellen Anteil mehr als verdreifachen (2020: 8 %).

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

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

Beschleunigtes Wachstum durch Akquisitionen
Der Sixt Leasing-Konzern verfolgt das Ziel, die Expansion vorrangig durch organisches Wachstum voranzutreiben. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch die Akquisition etwa von anderen Anbietern oder Leasingportfolien zu attraktiven Bedingungen das Wachstum des Konzerns zu beschleunigen. Zu diesem Zweck prüft Sixt Leasing permanent entsprechende Marktopportunitäten. Bei der Prüfung potenzieller Übernahmekandidaten legen Vorstand und Aufsichtsrat strenge Maßstäbe mit Blick auf Ertragslage, Risikoprofil, Firmenkultur und Kompatibilität mit dem Geschäftsmodell von Sixt Leasing an.

Wachstum durch Internationalisierung
Der Sixt Leasing-Konzern prüft permanent die Erweiterung seiner internationalen Präsenz, um weiteres Wachstumspotenzial zu erschließen.

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

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

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement ist der Sixt Leasing-Konzern neben dem deutschen Markt auch in der Schweiz, Frankreich, Österreich und den Niederlanden mit eigenen Landesgesellschaften vertreten. In diesem Geschäft wird insbesondere das Ziel verfolgt, die Flotten internationaler Kunden über Landesgrenzen hinweg zu betreuen. Hierfür ist das Sixt Global Reporting Tool, das es Unternehmen ermöglicht, Flotten

weltweit zu steuern und zu optimieren, ein wichtiges Instrument. Das Tool ist in der Lage, Fuhrparkinformationen aus unterschiedlichen Ländern und Quellen transparent zusammenzuführen und damit eine effiziente Analyse zu ermöglichen. Sixt Mobility Consulting kann seinen Kunden somit Einsparpotenziale in einzelnen Ländern aufzeigen und Optimierungsvorschläge unterbreiten. Die zunehmende Verbreitung von Sixt Global Reporting erhöht damit die Chancen, weitere internationale Flottenteile von Bestandskunden zu akquirieren.

Ein weiteres wichtiges Instrument ist die von Sixt Mobility Consulting entwickelte App „The Companion“, die seit 2020 neben Deutschland auch von Fuhrparkkunden in der Schweiz und Frankreich genutzt wird. Der „Companion“ ermöglicht Dienstwagenfahrern, wichtige fahrzeugbezogene Aufgaben, wie zum Beispiel Terminvereinbarungen mit Partnerwerkstätten, per Smartphone zu erledigen. Darüber hinaus stehen ihnen weitere Funktionen zur Verfügung, die die Fahrzeugnutzung erleichtern.

Im Dezember 2020 wurde zudem die Sixt Leasing-App für den Geschäftsbereich Flottenleasing grundlegend überarbeitet und neu eingeführt. Die Anwendung bietet Dienstwagenfahrern die Möglichkeit, ihren Leasingvertrag per Smartphone zu managen.

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 einer Kantar-Studie für den BDL betrachten inzwischen vier von zehn Unternehmen (41 %) Zusatzservices als wichtiges Instrument, um die Effizienz zu steigern und Personalressourcen zu schonen. Damit ist dieser Wert fast doppelt so hoch wie 2015 (23 %). Dem BDL zufolge erwarten Leasingkunden insbesondere beim Fahrzeugleasing komplette Lösungen mit ergänzenden Dienstleistungen, die ihnen einen echten Mehrwert bieten.

Der Sixt Leasing-Konzern bietet seinen Flottenkunden im Rahmen des Full-Service-Leasings ein umfangreiches Komplettpaket und übernimmt alle mit der Flotte verbundenen Verwaltungstätigkeiten. Dazu gehören Finanzleasing, Flottenberatung, Beschaffung, Zulassung, Wartung, Rückgabe, Führerscheinkontrolle und Online-Lösungen sowie das Management der Versicherungen, Reifen, Steuern, Gebühren, Tankkarten, Strafzettel, Schäden und Fremdfahrzeuge. Zudem entwickelt Sixt Leasing Motivationsmodelle, mit denen Unternehmen ihre Attraktivität am Arbeitsmarkt steigern und engagierte Mitarbeiter belohnen können.

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

Vor diesem Hintergrund versucht der Sixt Leasing-Konzern, den Anteil ergänzender Services im Flottengeschäft in einzelnen Verträgen sukzessive zu erhöhen und damit die Profitabilität im Vertragsbestand zu steigern. Dies geschieht nicht zuletzt, weil Umfang und Qualität der Serviceleistungen ein wichtiges Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb sind. Sixt Leasing sieht sich aufgrund des in Jahrzehnten aufgebauten Know-hows und des engen Netzes an Kooperationspartnern in einer guten Position, um von der allgemein zunehmenden Nachfrage nach Serviceleistungen zu profitieren.

Im Geschäftsfeld Online Retail ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zwei Privatleasingvertrag Servicekomponenten. In den kommenden Jahren werden diese Services McKinsey zufolge weiter an Bedeutung gewinnen.

Der Sixt Leasing-Konzern bietet Privat- und Gewerbekunden auf seiner Online-Plattform *sixt-neuwagen.de* Servicepakete für Schadenmanagement, Inspektion sowie Wartung und Verschleiß an. Zudem können Kunden eine Fahrzeugabholung beim Händler oder eine Haustürlieferung buchen sowie eine passende Versicherung für ihren Neuwagen abschließen. Seit der Einführung des digitalen Nachverkaufs im Dezember 2019 haben Kunden außerdem die Möglichkeit, das Servicepaket für Wartung und Verschleiß auch noch nach der Bestellung eines Neuwagens komplett digital zu buchen. McKinsey erwartet, dass die Bedeutung von gebündelten und modularen Services in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird.

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

Quellen

Kantar, Marktstudie – Leasing in Deutschland 2020, September 2020;
BDL, Leasing der neuen Generation: Investition plus Service, bdl.leasingverband.de, abgerufen am 10. Dezember 2020;
Dataforce, Leasing und Fahrzeugbeschaffung 2021, dataforce.de, abgerufen am 10. Dezember 2020;
Dataforce, VMF Privatleasing – Ergebnisbericht, Januar 2020;
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020.

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

Von Ende März bis Ende Mai führte Sixt Leasing beispielsweise eine Vertriebskooperation mit Deutschlands größtem Bonusprogramm PAYBACK durch. Dabei wurde anlässlich des 20. Geburtstags von PAYBACK ein Kia Stonic „VISION" zu Sonderkonditionen an Privatkunden vermarktet.

Zudem nutzte Sixt Leasing im Berichtsjahr erneut die Aufmerksamkeit von Schnäppchenjägern rund um den „Black Friday" im November, um durch eine „Black Leasing Friday"-Aktion Privat- und Gewerbekunden ein begrenztes Kontingent von ausgewählten Neuwagenmodellen zu rabattierten Preisen anzubieten.

Die Durchführung reichweitenstarker Werbe- und Marketingkampagnen bleibt auch in Zukunft ein wichtiges Instrument, um das Wachstum von Sixt Neuwagen zu beschleunigen und die Marktposition von Sixt Leasing als ein führender Anbieter im Online-Direktvertrieb von Neuwagen in Deutschland zu festigen.

Wachstum durch Wiedervermarktung
Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen bietet Leasinganbietern eine signifikante Chance, um eine führende Position auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erlangen. In Deutschland ist dieser Markt in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. 2019 lag der Umsatz Statista zufolge bei 89,7 Mrd. Euro, ein Anstieg von rund 6 % gegenüber dem Vorjahr (84,7 Mrd. Euro). Seit 2009 (51,7 Mrd. Euro) hat sich das Volumen jährlich im Durchschnitt um rund 6 % bzw. insgesamt rund 74 % erhöht.

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

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells von Sixt Leasing und erfolgt insbesondere über die konzerneigene Online-B2B-Auktionsplattform sowie über lokale Gebrauchtwagenstandorte (Sixt Car Sales). Im Rahmen des Strategieprogramms „DRIVE>2021" werden seit dem Geschäftsjahr 2018 auch internationale Händler vermehrt an die Plattform angeschlossen, um die Vermarktung von Leasingrückläufern ins Ausland zu intensivieren und die Abhängigkeit vom deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu reduzieren. Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist es, im Sinne einer aktiven Risikosteuerung zur Verbesserung des Rendite-Risiko-Profils des Sixt Leasing-Konzerns beizutragen. Inzwischen betreibt Sixt Leasing drei eigene Standorte in Deutschland für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen.

Quelle
Statista, Umsatz auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2019, statista.de, abgerufen am 10. Dezember 2020.

5.3 CHANCEN DURCH DIGITALISIERUNG

Digitalisierung der Dienstleistungen
Die Digitalisierung spielt für das Wachstum von Sixt Leasing eine Schlüsselrolle, insbesondere im Online Retail und Flottenmanagement. Mit dem Aufbau der Online-Plattform *sixt-neuwagen.de* und der Einführung digitaler Angebote wie dem vollständig digitalen Bestellprozess und der „Flatrate für die Straße" hat Sixt Leasing den Grundstein für die weitere Digitalisierung des Neuwagenvertriebs gelegt. Zudem hat die Gesellschaft mit digitalen Tools wie Sixt Global Reporting, der „Companion"-App und der Sixt Leasing-App ein breites Portfolio an innovativen IT-Lösungen für Fuhrparkmanager und Dienstwagenfahrer aufgebaut. Damit sieht sich Sixt Leasing auf die künftigen Entwicklungen in diesen Bereichen vorbereitet.

Zunehmende Bedeutung des Internets als Informations- und Vertriebskanal
Der Kfz-Markt für Privat- und Gewerbekunden wird vorwiegend durch stationäre Autohändler mit einem beschränkten geographischen Aktionsradius bedient. Diese führen oftmals Fahrzeuge eines oder weniger Hersteller, was für Kunden bei der Fahrzeugauswahl zu einer intransparenten Marktlage führt. Fahrzeuge, Ausstattungen und Preise sind vor Ort nur schwer vergleichbar. Zudem führen Megatrends wie Digitalisierung und neue Mobilitätsbedürfnisse dazu, dass sich der Automobilvertrieb immer stärker ins Internet verlagert. Daher wächst die Bedeutung des Internets als Informations- und Vertriebskanal.

Eine McKinsey-Studie zum Konsumverhalten von Auto- und Mobilitätskunden kommt zu dem Ergebnis, dass mindestens ein Drittel aller Konsumenten in den europäischen Märkten digitale Vertriebskanäle bevorzugt. Laut DAT informieren sich über 80 % der deutschen Neuwagenkäufer vor ihrem Kauf online. Dabei gehören Neuwagenportale zu den wichtigsten Anlaufstellen.

MHP zufolge sind 62 % der Kunden in Deutschland bereit, ein Auto unabhängig vom Fahrzeugzustand online zu kaufen. 56% der Neuwagenkäufer haben vor ihrem Kauf ein Neuwagenportal besucht, 26 % der Besucher kauften schlussendlich auch ein Fahrzeug auf dem Portal. Das Potenzial des Online-Vertriebs zeigt sich laut MHP aber auch darin, dass sich 45 % der Kunden vorstellen können, in den kommenden 12 Monaten, ein Fahrzeug online zu kaufen. Wichtigste Anreize für einen Online-Autokauf seien aus Kundensicht Preisvorteile gegenüber anderen Anbietern (82 %), exklusive Online-Zusatzangebote (76 %), wie zum Beispiel Sonderausstattungen oder Garantieverlängerung, und eine schnelle Verfügbarkeit des Fahrzeugs (73 %).

Die Veränderung des Nutzerverhaltens kommt dem Geschäftsmodell von Sixt Leasing zugute, da sowohl *sixt-neuwagen.de* als auch *autohaus24.de* diese Bedürfnisse bedienen. Kunden von *sixt-neuwagen.de* haben zum Beispiel die Möglichkeit, eine besonders große Auswahl an Fahrzeugen zu erkunden, Angebote transparent miteinander zu vergleichen, ihr Wunschauto individuell zu konfigurieren und direkt online zu bestellen.

Quellen
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020;
DAT, DAT-Report 2020, Januar 2020;
MHP, Online Car Sales 2020, Oktober 2020.

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

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

Der Sixt Leasing-Konzern bietet seinen Kunden individuelle digitale Kundenservices. So können Leasingkunden auf der Sixt Leasing-Website beispielsweise eine passende Werkstatt suchen, ihren Liefertermin anfragen, einen Schaden melden und eine Kaufanfrage für ihr Leasingfahrzeug stellen. Darüber hinaus haben sie die Möglichkeit, sich per Email oder telefonisch persönlich vom Kundenservice beraten zu lassen.

Zudem führt Sixt Leasing im Firmen- wie auch im Privat- und Gewerbekundengeschäft regelmäßig Kundenbefragungen durch. Aus den Ergebnissen leitet die Gesellschaft entsprechende Maßnahmen zur Optimierung des Kundenservices ab. Unabhängig davon ist es stets das Ziel von Sixt Leasing, seinen Kundenservice im Interesse der Kunden fortlaufend weiterzuentwickeln.

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

5.4 CHANCEN DURCH INNOVATIONEN

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

Der Sixt Leasing-Konzern sieht sich selbst als einen der Innovationsführer in der Branche und misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Geschäft mit Firmenkunden werden Leasing- und Verwaltungsprozesse vor allem mit Hilfe von Reportings und Apps optimiert. Solche Anwendungen, darunter etwa das Sixt Global Reporting Tool, die „Companion"-App oder die Sixt Leasing-App, sollen es ermöglichen, dem Wunsch der Kunden nach immer individuelleren Lösungen zu entsprechen und Optimierungspotenziale in

deren Fuhrparks noch gezielter zu identifizieren und zu heben. Im Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden wird der Leasingprozess unter anderem durch einen Online-Konfigurator und digitale Bestellschritte erleichtert. Der Konzern entwickelt seine Lösungen permanent weiter und arbeitet an neuen digitalen Produkten im Sinne des Kundennutzens.

Elektromobilität als Wachstumsmarkt

Die Elektromobilität gewinnt weltweit zunehmend an Bedeutung. Gründe hierfür sind unter anderem der beschleunigte Klimawandel, ein stärkeres Umweltbewusstsein, neue Mobilitätsbedürfnisse, eine größere Fahrzeugauswahl, sinkende Produktions- und Anschaffungskosten, bessere Ladeinfrastrukturen, neue Batterietechnologien sowie höhere Leistungen und Reichweiten. In Europa spielen insbesondere auch Faktoren wie Regulierungen, CO_2-Vorgaben und staatliche Fördermaßnahmen eine wichtige Rolle. In Deutschland erfährt das Thema zudem durch die Debatte um Diesel-Fahrverbote erhöhte Aufmerksamkeit. Dabei werden nicht nur umweltpolitische Aspekte diskutiert, sondern auch die Wachstumschancen für die Autoindustrie.

Experten sind sich einig, dass der Markt für Elektromobilität in den kommenden Jahren weltweit deutlich wachsen und Europa eine Vorreiterrolle bei der Elektrifizierung der Antriebsarten einnehmen wird. Die Unternehmensberatung Deloitte geht in einem Basisszenario davon aus, dass E-Fahrzeuge und Hybride im Jahr 2035 einen Anteil von 35 % an den Neuzulassungen in den fünf größten europäischen Märkten haben werden. Im Falle einer disruptiven Entwicklung erwartet Deloitte einen Anteil von 55 %. 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 26 % steigen wird (2020: 7 %). Für das Jahr 2030 erwartet PwC einen Anteil von 44 % und für das Jahr 2035 einen Anteil von 78 %.

In Deutschland ist die Akzeptanz von Elektromobilität hoch, auch wenn sich dies noch nicht in gleichem Maße im Fahrzeugbestand widerspiegelt. Anderseits verzeichnen Fahrzeuge mit Elektroantrieb einen deutlichen Zuwachs bei den Neuzulassungen. Nach Angaben von MHP kommt für 75 % der Pkw-Kunden prinzipiell ein Hybridantrieb in Frage, 62 % bevorzugen einen Elektroantrieb (62 %). Laut dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) hatten Pkw mit elektrischem Antrieb am 1. Januar 2021 einen Anteil von 1,2 % am Pkw-Gesamtbestand (1. Januar 2020: 0,5 %). Insgesamt wurden 2020 rund 395.000 Pkw mit elektrischem Antrieb neu zugelassen, was einem Anteil von 13,5 % an allen Pkw-Neuzulassungen entspricht. Die Anzahl der neu zugelassenen Plug-in-Hybride stieg um 342,1 % auf rund 200.000, während die reinen Elektro-Pkw um 206,8 % auf rund 194.000 zulegten.

Auch Leasingkunden sind gegenüber alternativen Antrieben aufgeschlossen. Laut Dataforce können sich rund 37 % der Privatleasingkunden ein Auto mit elektrischem Antrieb als nächstes Leasingfahrzeug vorstellen. Ebenso plant Kantar zufolge gut ein Drittel der leasingaffinen Unternehmen, in den kommenden zwei Jahren „grüne Investitionen" vorzunehmen. Dabei steht die Anschaffung von Elektro- und Hybridautos an erster Stelle.

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

Sixt Leasing begleitet die Entwicklung in der Elektromobilität bereits seit Jahren und fördert diese etwa durch Kooperationen mit Herstellern und Energieversorgern. Zudem verfügt Sixt Leasing über Expertise bei der Auswahl und beim Einsatz von Elektrofahrzeugen und sieht sich so in der Lage, interessierte Kunden kompetent zu beraten und vorhandene Fuhrparks, zum Beispiel mit Blick auf die Verbesserung der Schadstoffbilanz, zu optimieren. Technologische Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, Initiativen der Fahrzeughersteller zur Förderung dieser Antriebsart, etwa beim Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur an Ladesäulen, staatliche Fördermaßnahmen sowie das zunehmende Interesse der Unternehmen an unter ökologischen Aspekten optimierten Flotten eröffnen dem Sixt Leasing-Konzern zusätzliche Chancen.

Quellen

Deloitte, Future of Automotive Sales and Aftersales, Juni 2020;
PwC, Digital Auto Report 2020, Oktober 2020;
MHP, Online Car Sales 2020, Oktober 2020;
KBA, Pressemitteilung Nr. 01/2021, 6. Januar 2021;
KBA, Pressemitteilung Nr. 02/2021, 8. Januar 2021;
Dataforce, VMF Privatleasing – Ergebnisbericht, Januar 2020;
Kantar, Marktstudie – Leasing in Deutschland 2020, September 2020;
McKinsey, Subscribed to future auto finance yet?, November 2020.

5.5 BEURTEILUNG DES GESAMTCHANCENPROFILS DURCH DEN VORSTAND

Die Sixt Leasing SE sieht sich gut aufgestellt, um die oben beschriebenen Wachstumschancen nutzen zu können. Die von Experten erwartete Erholung der Weltwirtschaft im Verlaufe des Geschäftsjahres 2021 dürfte sich positiv auf die Leasingkonjunktur auswirken, da die Investitionsbereitschaft von Unternehmen insbesondere von der gesamtwirtschaftlichen Lage beeinflusst wird. Das kann auch positive Impulse für die Geschäftsentwicklung des Sixt Leasing-Konzerns haben.

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

In Bezug auf Wettbewerbschancen besitzt der Sixt Leasing-Konzern aufgrund seiner Markenunabhängigkeit und seiner frühzeitigen Positionierung im Online-Direktvertrieb von Leasingneuwagen ein konkurrenzfähiges Geschäftsmodell, das die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse vieler Kunden anspricht. 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 Sixt Leasing 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 Sixt Leasing zu steigern, den Vertragsbestand auszubauen und zusätzliche Erlöse, zum Beispiel im Bereich der Services, zu generieren. Mit seiner Online-Auktionsplattform und dem Ausbau seiner Gebrauchtwagenstandorte ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, von dem kontinuierlichen Wachstum des Gebrauchtwagenmarktes zu profitieren.

Die stetige Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios ermöglicht dem Sixt Leasing-Konzern, das Wachstumspotenzial im Bereich der Digitalisierung zu nutzen. Dies betrifft insbesondere das Geschäftsfeld Online Retail; gleichzeitig sind entsprechende Innovationen aber auch im Geschäftsfeld Flottenleasing und im Geschäftsbereich Flottenmanagement sehr gefragt. 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 Sixt Leasing.

Das Gesamtchancenprofil der Sixt Leasing SE ist auch im Hinblick auf den neuen Großaktionär, die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft versetzt den Sixt Leasing-Konzern in die Lage, seine Strategie weiterhin erfolgreich fortzusetzen und zukünftig gemeinsam neue Wachstumschancen zu nutzen. Zudem beabsichtigt Sixt Leasing aus der Integration in die Gruppe der beiden internationalen und finanzstarken Konzerne Santander und Hyundai die Refinanzierungsstruktur weiter optimieren zu können.

A.7 \\ NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG GEMÄSS §§ 289B BIS E UND 315B UND C HGB

Die Sixt Leasing 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 Konzernerklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2020 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 Sixt Leasing SE sind zudem im Kapitel „Nachhaltigkeit“ des vorliegenden Lageberichts zu finden.

A.8 \\ ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Nach § 17 AktG bestand im Geschäftsjahr 2020 ein Abhängigkeitsverhältnis im Zeitraum vom 01. Januar 2020 bis zum 15. Juli 2020 zur Sixt SE, Pullach.

Nach erfolgreicher Übernahme der Sixt Leasing SE ist die HCBE mit 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte ab dem 16. Juli 2020 größte Anteilseignerin der Sixt Leasing SE. Es besteht damit seitens der Sixt Leasing SE seit dem 16. Juli 2020 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 Sixt Leasing SE, besteht damit ein Abhängigkeitsverhältnis der Sixt Leasing 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 wiederrum 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, besteht 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 Sixt Leasing SE in jedem Fall angemessene Gegenleistungen erhalten. Berichtspflichtige getroffene Maßnahmen bzw. berichtspflichtige unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

A.9 \\ ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS §§ 289F UND 315D HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB ist im Geschäftsbericht 2020 der Sixt Leasing SE enthalten und wird im Internet unter ***ir.sixt-leasing.de*** in der Rubrik „Corporate Governance“ allgemein zugänglich gemacht.

A.10 \\ ERGÄNZENDE ANGABEN FÜR DIE SIXT LEASING SE (GEMÄSS HGB)

Grundlagen und Geschäftsverlauf
Die Sixt Leasing SE mit Sitz in Pullach ist die Muttergesellschaft des Sixt Leasing-Konzerns. Sie übernimmt zentrale Führungsaufgaben und ist für die strategische und finanzielle Steuerung des Konzerns verantwortlich. Gleichzeitig agiert die Sixt Leasing SE auch als operativ tätige Gesellschaft für das Leasinggeschäft in Deutschland. In dieser Funktion ist die Sixt Leasing SE wesentlich für die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sowie die Chancen und Risiken des Sixt Leasing-Konzerns verantwortlich. Die voranstehenden Erläuterungen im Wirtschaftsbericht zum Sixt Leasing-Konzern beziehungsweise zum Geschäftsbereich Leasing sind auch für die Sixt Leasing SE zutreffend, sofern im Nachfolgenden keine abweichende Darstellung erfolgt.

Der Jahresabschluss der Sixt Leasing 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 den Sixt Leasing-Konzern und sind Gegenstand der Kapitalmarktkommunikation der Sixt Leasing SE. Die nachfolgenden Erläuterungen entsprechen den Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuchs für den Lagebericht der Sixt Leasing SE. Sie haben keine direkte Relevanz für die Kapitalmarktkommunikation, die sich auf den Konzernabschluss nach IFRS bezieht.

Der für die Sixt Leasing SE bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Sixt Leasing SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss des Sixt Leasing-Konzerns nach den International Financial Reporting Standards [IFRS]). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen des Sixt Leasing-Konzerns. Diese werden ausführlich im Wirtschaftsbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit RechKredV und den IFRS ergeben sich vor allem in der Darstellung und dem Ausweis von Positionen des Jahresabschlusses und der Gewinn- und Verlustrechnung nach RechKredV. Insbesondere gibt es folgende Abweichungen. Zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge, die aus dem Leasingvertrag zurückgekommen sind, werden nicht wie nach IFRS im Vorratsvermögen ausgewiesen, sondern in den sonstigen Vermögensgegenständen. Erhaltene Anzahlungen aus pauschalen Full-Serviceverträgen 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.

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

Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage
Die im vorstehenden Wirtschaftsbericht dargestellten einmaligen und außerordentlichen Ereignisse beziehen sich mit Ausnahme der Abschreibungen wertgleich auch auf den Einzelabschluss der Sixt Leasing SE. Die einmaligen und außerordentlichen Effekte in den Abschreibungen beliefen sich auf 4,1 Mio. Euro. Somit würden sich die bereinigten Abschreibungen im Geschäftsjahr 2020 auf 166,2 Mio. Euro belaufen, anstatt auf 170,1 Mio. Euro. Die dort beschriebenen Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenständen sind im Jahresabschluss der Sixt Leasing SE in den Leasingaufwendungen enthalten. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Jahresabschluss der Sixt Leasing SE würde sich damit auf 17,8 Mio. Euro anstatt auf 6,2 Mio. Euro belaufen.

Die Geschäftsentwicklung der Sixt Leasing SE entsprach im Jahr 2020 den angepassten Erwartungen. Trotz den Unsicherheiten und Einschränkungen aus der Corona-Pandemie sowie den transaktionsbezogenen Aufwendungen, hat die Sixt Leasing SE eine solide Basis, wie die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zeigt.

Aus dem operativen Leasinggeschäft erzielte die Sixt Leasing SE im Geschäftsjahr 2020 Erträge (abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 233,7 Mio. Euro (2019: 247,9 Mio. Euro). Daneben führten Zinserträge und -aufwendungen saldiert zu einer Belastung von 8,9 Mio. Euro (2019: Belastung von 10,3 Mio. Euro). Demgegenüber standen Personal- und Verwaltungsaufwendungen von 59,1 Mio. Euro (2019: 55,1 Mio. Euro) sowie Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf Leasingvermögen, von 170,2 Mio. Euro (2019: 169,9 Mio. Euro).

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit betrug im Jahr 2020 6,2 Mio. Euro (2019: 25,4 Mio. Euro).Die Gesellschaft weist einen Jahresüberschuss von 0,8 Mio. Euro (2019: 18,1 Mio. Euro) zuzüglich eines Gewinnvortrags aus dem Vorjahr und abzüglich der Einstellung in andere Gewinnrücklagen einen Bilanzgewinn von 22,2 Mio. Euro aus (2019: 40,3 Mio. Euro). Wesentliches Vermögen der Sixt Leasing SE besteht zum Stichtag 31. Dezember 2020 aus Leasingvermögen in Höhe von 1.005,5 Mio. Euro (2019: 1.031,4 Mio. Euro). Forderungen an Kunden belaufen sich auf 31,0 Mio. Euro (2019: 32,8 Mio. Euro), an Kreditinstitute auf 0,1 Mio. Euro (2019: 0,2 Mio. Euro). Darüber hinaus sind Sonstige Vermögensgegenstände, im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen, von 281,3 Mio. Euro (2019: 271,7 Mio. Euro) ausgewiesen.

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

Insgesamt sind im Eigenkapital 191,5 Mio. Euro (2019: 209,2 Mio. Euro) ausgewiesen.

Wesentliche Verbindlichkeiten sind Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 645,5 Mio. Euro (2019: 513,9 Mio. Euro). Des Weiteren bestehen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 170,0 Mio. Euro (2019: 46,2 Mio. Euro) und verbriefte Verbindlichkeiten von 250 Mio. Euro (2019: 500 Mio. Euro).

Für das Geschäftsjahr 2020 erwägt der Vorstand der Sixt Leasing SE eine Dividende von 0,02 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Vorbehaltlich der Zustimmung durch den Aufsichtsrat sowie die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung würde sich eine Ausschüttung von 0,4 Mio. Euro (2019: 18.6 Mio. Euro) ergeben. Dies entspricht einer auf den Konzernjahresüberschuss bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von knapp 20 % (2019: rund 86 %).

Chancen, Risiken und Prognose

Als Muttergesellschaft und operative Leasinggesellschaft bestimmt die Sixt Leasing SE maßgeblich die Chancen und Risiken des Sixt Leasing-Konzerns. Insoweit wird auf die Gesamtbewertung im Risiko- und Chancenbericht des Sixt Leasing-Konzerns hingewiesen. Auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung hat die Sixt Leasing SE einen wesentlichen Einfluss auf den Sixt Leasing-Konzern.

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

Die Sixt Leasing SE erwartet für das Geschäftsjahr 2021 eine Ausschüttungsquote (Ausschüttung der Sixt Leasing SE bezogen auf den Konzernjahresüberschuss des Sixt Leasing-Konzerns nach den International Financial Reporting Standards [IFRS]) im Korridor von 30 bis 60 % (2020: knapp 20 %).

Investitionen
Als operative Leasinggesellschaft tätigt die Sixt Leasing SE im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit Investitionen in Leasingvermögen, immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen. Im Rahmen ihrer Finanzierungsfunktion innerhalb des Sixt Leasing-Konzerns wird die Sixt Leasing SE Konzerngesellschaften bei Bedarf neben Ausleihungen auch Mittel in Form von Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen würden gegebenenfalls Investitionen bei der Sixt Leasing SE erforderlich machen.

Pullach, 8. April 2021

Sixt Leasing SE

Der Vorstand

MICHAEL RUHL

BJÖRN WALDOW

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

M4PDFUtilities V1.00

Sixt Leasing SE, Pullach

Jahresbilanz zum 31. Dezember 2020

Aktiva

		EUR	31.12.2020 EUR	Vorjahr EUR
1.	**Forderungen an Kreditinstitute**			
	täglich fällig		123.610	213.064
2.	**Forderungen an Kunden**		31.025.215	32.815.838
	darunter:			
	durch Grundpfandrechte gesichert EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)			
	Kommunalkredite EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)			
3.	**Anteile an verbundenen Unternehmen**		335.852	335.852
	darunter:			
	an Kreditinstituten EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)			
	an Finanzdienstleistungsinstituten EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)			
4.	**Leasingvermögen**		1.005.471.916	1.031.398.026
5.	**Immaterielle Anlagewerte**			
	a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte u. ähnliche Werte u. Rechte	18.474.098		12.471.744
	b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbl. Schutzrechte u. ähnl. Rechte u. Werte sowie Lizensen an solchen Rechten u. Werten	220.512		361
	c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.880.050		0
			20.574.660	12.472.105
6.	**Sachanlagen**		3.206.811	890.575
7.	**Sonstige Vermögensgegenstände**		281.252.758	271.702.023
8.	**Rechnungsabgrenzungsposten**		5.298.379	7.197.651
			1.347.289.201	1.357.025.136

Passiva

		EUR	31.12.2020 EUR	Vorjahr EUR
1.	**Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten**			
	a) täglich fällig	2.444.099		1.931.299
	b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	167.589.557		44.269.485
			170.033.656	46.200.783
2.	**Verbindlichkeiten gegenüber Kunden**			
	andere Verbindlichkeiten			
	a) täglich fällig	1.882.625		2.234.224
	b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.833.132		2.994.038
			5.715.756	5.228.263
3.	**Verbriefte Verbindlichkeiten**			
	begebene Schuldverschreibungen		249.979.807	500.000.000
4.	**Sonstige Verbindlichkeiten**		645.453.615	513.880.395
5.	**Rechnungsabgrenzungsposten**		29.265.393	34.362.792
6.	**Passive latente Steuern**		35.429.420	32.071.098
7.	**Rückstellungen**			
	a) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	0		0
	b) Steuerrückstellungen	972.151		571.463
	c) andere Rückstellungen	18.959.823		15.496.039
			19.931.974	16.067.502
8.	**Eigenkapital**			
	a) gezeichnetes Kapital	20.611.593		20.611.593
	b) Kapitalrücklage	139.067.902		139.067.902
	c) Gewinnrücklagen			
	andere Gewinnrücklagen	9.622.392		9.214.537
	d) Bilanzgewinn	22.177.693		40.320.271
			191.479.580	209.214.303
			1.347.289.201	1.357.025.136

Eventualverbindlichkeiten

Verbindlickeiten aus Bürgschaften und Gewährleistungsverträgen		11.208.205	10.623.205

Sixt Leasing SE, Pullach

Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

		EUR	EUR	2020 EUR	Vorjahr EUR
1.	Leasingerträge		586.386.716		662.425.482
2.	Leasingaufwendungen		352.701.043		414.557.085
				233.685.673	247.868.397
3.	Zinserträge aus				
	Kredit- und Geldmarktgeschäften		4.647.624		2.975.260
4.	Zinsaufwendungen		13.503.005		13.242.228
				-8.855.382	-10.266.968
5.	Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			2.171.717	3.770.047
6.	Provisionserträge			1.116.165	1.143.022
7.	Sonstige betriebliche Erträge			11.387.931	10.230.693
8.	Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
	a) Personalaufwand				
	aa) Löhne und Gehälter	23.878.006			23.279.280
	ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	3.382.341			3.596.388
	darunter für Altersversorung: EUR 0 (Vorjahr: EUR 0)				
			27.260.347		26.875.668
	b) andere Verwaltungsaufwendungen		31.822.264		28.208.079
				59.082.611	55.083.747
9.	Abschreibungen und Wertberichtigungen				
	a) auf Leasingvermögen		168.234.213		168.577.426
	b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		2.013.253		1.370.752
				170.247.466	169.948.178
10.	Sonstige betriebliche Aufwendungen			400.453	250.329
11.	Abschreibungen und Wertberichtungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		4.757.331		5.841.749
12.	Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		1.153.315		3.811.464
				-3.604.016	-2.030.285
13.	**Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit**			6.171.558	25.432.652
14.	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			5.355.848	7.374.074
15.	**Jahresüberschuss**			815.710	18.058.578
16.	Gewinnvortrag aus Vorjahr			21.769.838	25.527.843
17.	Einstellung in andere Gewinnrücklage			-407.855	-3.266.150
18.	**Bilanzgewinn**			22.177.693	40.320.271

Sixt Leasing SE
Pullach
(Amtsgericht München, HRB 227195)

Anhang für das Geschäftsjahr 2020

1. Grundlagen

Seit Inkrafttreten des Jahressteuergesetzes 2009 am 25. Dezember 2008 sowie den damit verbundenen Änderungen im Kreditwesengesetz (KWG) gehört das Finanzierungsleasing (§ 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG) zu den erlaubnispflichtigen Finanzdienstleistungsgeschäften. Seither zählt auch die Sixt Leasing SE zu den Finanzdienstleistungsinstituten (§ 1 Abs. 1a KWG) und unterliegt der laufenden Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und durch die Deutsche Bundesbank.

Die Aktien der Gesellschaft sind seit dem Börsengang im Mai 2015 an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regulierten Markt (Prime Standard) notiert. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit. Die Gesellschaft weist zum Stichtag ein gezeichnetes Kapital von TEUR 20.612 auf. Es ist eingeteilt in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Sämtliche Stückaktien sind Stammaktien. Das Aktienkapital ist voll eingezahlt. Der größte Anteilseigner ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt mit einem Anteil von 92,1 %.

2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

2.1 Gliederung

Als Finanzdienstleistungsinstitut ist die Sixt Leasing SE verpflichtet, einen Jahresabschluss nach den für Institute geltenden Regelungen des § 340 ff. HGB i.V.m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV) aufzustellen. Demzufolge stellt die Gesellschaft einen Jahresabschluss nach den für Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des HGB sowie unter Beachtung der für Finanzdienstleistungsinstitute geltenden Regelungen des § 340 ff. HGB i.V.m. RechKredV auf.

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

2.2 Bilanzierung und Bewertung

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

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

Die **Forderungen an Kunden** sind zum Nennwert oder zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

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

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen.

Immaterielle Anlagewerte enthalten erworbene und selbst erstellte Software. Von dem Aktivierungswahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Erworbene immaterielle Anlagewerte sind zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Anlagewerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und linear abgeschrieben, sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Die Abschreibungen auf immaterielle Anlagewerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer von drei bis fünf Jahren.
Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 18.474 (Vorjahr: TEUR 12.472) ausgewiesen. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 4.856 (Vorjahr: TEUR 3.257) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB von TEUR 13.619 (Vorjahr: TEUR 9.215). Zum 31. Dezember 2020 sind von diesem ausschüttungsgesperrten Betrag TEUR 9.622 in die Gewinnrücklagen eingestellt. Im Geschäftsjahr wurden keine wesentlichen Forschungsaktivitäten verfolgt. Für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte sind Herstellungskosten in Höhe von TEUR 7.600 (Vorjahr: TEUR 5.839) angefallen. Der Betrag entfällt vollständig auf aktivierte selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens.

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

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

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

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben wurden und noch keine Verwertung erfolgt ist, ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt unter

Beachtung des strengen Niederstwertprinzips mit dem Buchwert (fortgeführte Anschaffungskosten) zum Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Rechnungsabgrenzungsposten werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst.

Verbindlichkeiten wurden zum Erfüllungsbetrag angesetzt.
Unter den sonstigen Verbindlichkeiten werden unter anderem erhaltene Anzahlungen aus den pauschalen Kundenzahlungen bei Full Serviceverträgen bis zum Anfall der jeweiligen Serviceleistungen ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2020 wurde der Ausweis geändert. Diese Anzahlungen wurden bisher unter den Rückstellungen ausgewiesen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausweis des Vorjahres in Höhe von TEUR 9.800 geändert.

Passive latente Steuern werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden angesetzt. Die Bewertung der temporären Differenzen erfolgte in 2020 mit einem Steuersatz von 26,28 %.

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

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 9.622 (Vorjahr: TEUR 9.215) und dem Bilanzgewinn in Höhe von TEUR 22.178 (Vorjahr: TEUR 40.320)

Die **Leasingerträge** stellen die Beträge dar, die für Güter und Dienstleistungen im normalen Geschäftsablauf zu erhalten sind.

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

Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres realisiert.

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

2.3 Währungsumrechnung

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

3. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

3.1 Bilanz

Die Entwicklung des **Anlagevermögens** und die **Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV** sind in den Anlagen zum Anhang dargestellt.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** enthalten folgende Positionen:

	31.12.2020 TEUR	Vorjahr TEUR
Forderungen an verbundene Unternehmen	182.630	168.896
Forderungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0

Darüber hinaus betreffen die sonstigen Vermögensgegenstände zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände mit TEUR 49.618 (Vorjahr: 46.068), mit TEUR 14.459 (Vorjahr: TEUR 15.787) sog. Serviceabgrenzungen deren Zahlung erst im Folgejahr fällig ist und Versicherungsansprüche mit TEUR 6.731 (Vorjahr: TEUR 10.460).

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 11.883 (Vorjahr: TEUR 10.893) der Rangrücktritt erklärt.

Der **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält grundsätzlich Ausgaben, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Abschlussstichtag darstellen. Darüber hinaus enthält der Bilanzposten die Aufwendungen und die Differenz zwischen Ausgabe- und Erfüllungsbetrag (Disagio) in Höhe von TEUR 1.140 (Vorjahr: TEUR 1.979) der im Geschäftsjahr 2018 ausgegebenen Anleihe.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen sowohl Refinanzierungen als auch Darlehen mit vereinbarter Laufzeit.

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

Die **verbrieften Verbindlichkeiten** beinhalten eine Anleihe aus dem Debt Issuance Program über 250 Mio. Euro mit einer vierjährigen Laufzeit und einem Kupon von 1,500%, die im Geschäftsjahr 2018 bei institutionellen Investoren aus dem In- und Ausland platziert wurde.

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

	31.12.2020 TEUR	Vorjahr TEUR
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	600.813	456.825
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.258	23.529
Refinanzierungen Sale-and-Mietkauf-back	6.427	12.658

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** resultieren hauptsächlich aus dem ABS-Programm. Im Juni 2016 setzte die Sixt Leasing SE erstmals ein Asset Backed Securities (ABS)-Programm zur Refinanzierung von Leasingverträgen auf und fügte damit ihrem Finanzierungsmix einen zentralen Baustein hinzu. Zur Durchführung des ABS-Programmes wurde die Isar Valley S.A. gegründet, an der die Sixt Leasing SE jedoch keinen Kapitalanteil hält. Die Höhe der Verbindlichkeiten gegenüber der Isar Valley S.A. beträgt zum Stichtag TEUR 595.275 (Vorjahr: TEUR 452.529). Die übrigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen täglich fällig; die Verrechnungskonten gegenüber verbundenen Unternehmen werden dabei zu marktüblichen Konditionen verzinst. Die Fristigkeiten der Refinanzierungen aus Sale-and-Mietkauf-back sind ergänzend zur Fristengliederung nach § 9 RechKredV in einer Anlage zum Anhang dargestellt.

Unter den **anderen Rückstellungen** sind im Wesentlichen ausstehende Rechnungen und Personalaufwendungen erfasst.

Unter den **latenten Steuern** sind passive latente Steuern in Höhe von TEUR 35.429 (Vorjahr: TEUR 32.071) ausgewiesen. Diese beruhen im Wesentlichen auf den Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Leasingvermögen bei einem Steuersatz von 26,28 %.

3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Leasingerträge

Die Leasingerträge gliedern sich wie folgt:

	2020 TEUR	Vorjahr TEUR
laufende Finanzierungsraten	196.451	202.132
Erlöse Fahrzeugverkauf	250.935	287.436
Übrige	139.000	172.857
	586.387	662.425

Die Leasingerträge wurden fast ausschließlich im Inland erzielt.

Die **Leasingaufwendungen** in Höhe von TEUR 352.701 (Vorjahr: TEUR 414.557) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks.

Die **Zinserträge** beinhalten mit TEUR 2.246 (Vorjahr: TEUR 1.525) Zinserträge von verbundenen Unternehmen.

Die **Zinsaufwendungen** enthalten Zinsen aus laufender Verrechnung mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 96 (Vorjahr: TEUR 40) sowie Bereitstellungsprovisionen und Darlehenszinsen in Höhe von TEUR 229 (Vorjahr: TEUR 0) an verbundene Unternehmen.

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 2.172 (Vorjahr: TEUR 3.770) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Sixt Mobility Consulting GmbH, Pullach.

Unter den **Provisionserträgen** werden im Wesentlichen Vermittlungsprovisionen und Franchisegebühren ausgewiesen.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 11.388 (Vorjahr: TEUR 10.231) sind mit TEUR 3.390 (Vorjahr: TEUR 3.388) Erträge aus aktivierten Eigenleistungen ausgewiesen. Ferner enthält der Posten u. a. Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von TEUR 3.401 (Vorjahr: TEUR 3.160), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von TEUR 389 (Vorjahr: TEUR 281). Weitere wesentliche periodenfremde Erträge liegen nicht vor.

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für EDV in Höhe von TEUR 5.576 (Vorjahr: TEUR 2.977), aus Marketingaktivitäten in Höhe von TEUR 2.970 (Vorjahr: TEUR 2.834) und Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen in Höhe von TEUR 2.861 (Vorjahr: TEUR 3.035) sowie Raumkosten, Aufwendungen für Investor Relation und andere sächliche Gemeinkosten.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 168.234 (Vorjahr: TEUR 168.577).

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** resultieren in Höhe von TEUR 5.045 (Vorjahr: TEUR 5.228) im Wesentlichen aus einer pauschalierten Einzelwertberichtigung auf Forderungen.

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 1.153 (Vorjahr: TEUR 3.811) resultieren aus der Auflösung von pauschalen Wertberichtigungen in Höhe von TEUR 654 (Vorjahr: TEUR 3.219) und in Höhe von TEUR 499 (Vorjahr TEUR 592) aus Erträgen aus Zahlungen abgeschriebener Forderungen.

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** mit TEUR 5.356 (Vorjahr: TEUR 7.374) betreffen mit TEUR 3.358 (Vorjahr: TEUR 6.203) latente Steueraufwendungen sowie mit TEUR 1.998 (Vorjahr: TEUR 1.171) laufende Ertragsteuern.

4. Sonstige Angaben

4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Gesellschaft hat zugunsten der übrigen Gläubiger ihrer verbundenen Unternehmen der Sixt Leasing GmbH, Vösendorf, eine Rangrücktrittserklärung über TEUR 4.411 (Vorjahr: TEUR 3.973), der autohaus24 GmbH, Pullach, eine Rangrücktrittserklärung über TEUR 5.420 (Vorjahr: 5.420), der Sixt Mobility Consulting GmbH, Pullach eine Rangrücktrittserklärung über TEUR 1.500 (Vorjahr: TEUR 1.500) und der Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH über TEUR 552 (Vorjahr: TEUR 0) abgegeben. Sicherheiten und Pfandrechte wurden nicht gewährt.

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 11,2 Mio. Euro (Vorjahr 10,6 Mio. Euro); mit einer Inanspruchnahme wird derzeit aufgrund von vorhandener Bonität nicht gerechnet.

Der Gesamtbuchwert des als Sicherheit übertragenen Leasingvermögens beläuft sich auf TEUR 606.253 (Vorjahr: TEUR 466.154).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 18.929 (Vorjahr: TEUR 7.950) von denen TEUR 0 (TEUR 5.347) gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen. Verpflichtungen aus Altersversorgung bestehen nicht.

4.2 Eigenkapital

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

Genehmigtes Kapital
Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital bis zum 31. Mai 2021 (einschließlich) mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen einmalig oder mehrmals, um insgesamt bis zu 6.183.477 Euro zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2016). Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe festzulegen. Dabei kann die Gewinnberechtigung der neuen Aktien auch abweichend von § 60 Abs. 2 AktG ausgestaltet werden; die neuen Aktien können insbesondere auch mit Gewinnberechtigung ab Beginn des ihrer Ausgabe vorangehenden

Geschäftsjahres ausgestattet werden, wenn im Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Aktien ein Gewinnverwendungsbeschluss der Hauptversammlung über den Gewinn dieses Geschäftsjahres noch nicht gefasst worden ist.

Den Aktionären ist grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht auf die neuen Aktien zu gewähren. Das Bezugsrecht kann dabei auch ganz oder teilweise als mittelbares Bezugsrecht im Sinne von § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG ausgestaltet werden.

Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre nach näherer Maßgabe der folgenden Bestimmungen ganz oder teilweise auszuschließen:

a) Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen und das Bezugsrecht der Aktionäre auch insoweit auszuschließen, wie dies erforderlich ist, um den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandlungs- oder Optionsrechten und/oder Inhabern bzw. Gläubigern von mit Wandlungs- oder Optionspflichten ausgestatteten Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen oder Wandelgenussrechten, die von der Gesellschaft oder einem in- oder ausländischen Unternehmen, an dem die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist, ausgegeben wurden oder werden, ein Bezugsrecht in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung einer Wandlungs- oder Optionspflicht zustünde.
b) Der Vorstand ist weiter ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bei Kapitalerhöhungen gegen Bareinlagen das Bezugsrecht der Aktionäre gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG auszuschließen, wenn der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bestehenden Aktien nicht wesentlich unterschreitet und die in Ausnutzung dieser Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss ausgegebenen Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese 10 %-Grenze sind Aktien der Gesellschaft anzurechnen, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund einer anderweitigen Ermächtigung gemäß oder entsprechend § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben oder veräußert werden; ferner sind Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. zur Erfüllung von Wandlungs- oder Optionspflichten aus Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen oder Wandelgenussrechten ausgegeben werden bzw. noch ausgegeben werden können, soweit die Schuldverschreibungen bzw. Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden.
c) Der Vorstand ist schließlich ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen - insbesondere zum Zweck des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder Beteiligungen an Unternehmen, im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und/oder zum Zwecke des Erwerbs sonstiger Vermögensgegenstände einschließlich Rechten und Forderungen – das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Der Vorstand ist auf Grundlage des Genehmigten Kapitals 2016 insbesondere auch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats neue Aktien gegen Sacheinlage zum Zweck des (unmittelbaren oder mittelbaren) Erwerbs von Darlehensrückzahlungs- und/oder Zinsforderungen gegenüber der Gesellschaft aus Gesellschafterdarlehen auszugeben, die der Gesellschaft von der Sixt SE (Amtsgericht München; HRB 206738) gewährt worden sind und/oder künftig gewährt werden (jeweils „Gesellschafter-Darlehensforderungen“). Den Aktionären steht in diesem Fall grundsätzlich das gesetzliche Bezugsrecht auf die neuen Aktien zu. Das Bezugsrecht ist dabei in der Weise zu gewähren, dass die neuen Aktien den Aktionären gegen einen in bar zu leistenden Bezugspreis zum Bezug angeboten werden, die

Sixt SE (oder ein Dritter, der die einzubringenden Gesellschafter-Darlehensforderungen erworben hat) jedoch berechtigt ist, den Bezugspreis für die übernommenen Aktien ganz oder teilweise, statt in bar auch durch Sacheinlage in Form von Gesellschafter-Darlehensforderungen zu erbringen. Die Ermächtigung zu einem teilweisen Ausschluss des Bezugsrechts gemäß vorstehend lit. a. bleibt unberührt. Die Einzelheiten bestimmt der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats. Dabei kann auch vorgesehen werden, dass die Sacheinlage ganz oder teilweise durch Übertragung sämtlicher Anteile an einer in- oder ausländischen Zweckgesellschaft, deren Vermögen im Wesentlichen aus Gesellschafter-Darlehensforderungen besteht, auf die Gesellschaft erbracht wird. Soweit der Bezugspreis nach den vorstehenden Bestimmungen durch Sacheinlage erbracht wird, muss der Wert der Sacheinlage mindestens dem Bezugspreis entsprechen. Zur Wertermittlung ist ein Wertgutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einzuholen. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft muss die Anforderungen des § 205 Abs. 5 AktG in Verbindung mit § 33 Abs. 4 Nr. 2 und Abs. 5 AktG für eine Tätigkeit als Sachkapitalerhöhungsprüfer erfüllen.

Insgesamt dürfen die auf Grundlage des Genehmigten Kapitals 2016 unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegebenen Aktien 20 % des Grundkapitals nicht überschreiten, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausnutzung der Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss.

Auf diese Begrenzung sind neue und bestehende Aktien der Gesellschaft anzurechnen, die während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund einer anderweitigen Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben oder veräußert werden; ferner sind neue Aktien der Gesellschaft anzurechnen, die zur Bedienung von Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. der Erfüllung von Wandlungs- oder Optionspflichten aus Wandel- oder Optionsschuldverschreibungen oder Wandelgenussrechten ausgegeben werden bzw. noch ausgegeben werden können, soweit die Schuldverschreibungen bzw. Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung aufgrund einer anderweitigen Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden.

Bedingtes Kapital

Der Vorstand ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Mai 2021 (einschließlich) einmalig oder mehrmals auf den Inhaber und/oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtbetrag von bis zu 200.000.000 Euro mit einer befristeten oder unbefristeten Laufzeit zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte zum Bezug von insgesamt bis zu 4.122.318 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien der Sixt Leasing SE zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Bar- und /oder Sachleistung ausgeben werden. Sie können auch durch ein in- oder ausländisches Unternehmen begeben werden, an dem die Sixt Leasing SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist; in diesem Fall wird der Vorstand ermächtigt, für die emittierende Mehrheitsbeteiligungsgesellschaft die Garantie für die Rückzahlung der Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und für sonstige mit den Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen verbundenen Zahlungspflichten zu übernehmen und den Inhabern bzw. Gläubigern solcher Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte auf Aktien der Sixt Leasing SE zu gewähren.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 um bis zu 4.122.318 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2016). Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung gemäß Beschluss der

Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 (Ermächtigung 2016) von der Gesellschaft oder einem in- oder ausländischen Unternehmen, an dem die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist, bis zum 31. Mai 2021 (einschließlich) ausgegeben werden. Sie wird nur durchgeführt, soweit von den Wandlungs- oder Optionsrechten aus den Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder Wandlungspflichten aus Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen erfüllt werden und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe der Ermächtigung 2016 zu bestimmenden Options- bzw. Wandlungspreis. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn der Gesellschaft teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 29. Juni 2017 war der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. Juni 2020 nach näherer Maßgabe der Beschlussvorlage bis zu maximal 1.000.000 Bezugsrechte auf bis zu maximal 1.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien in einer oder mehreren Tranchen an Mitglieder des Vorstands und Führungskräfte unterhalb der Vorstandsebene sowie Mitglieder der Geschäftsführungen von abhängigen Unternehmen auszugeben. Soweit Mitglieder des Vorstands betroffen sind, ist allein der Aufsichtsrat entsprechend ermächtigt.

Das Gesamtvolumen der Bezugsrechte verteilte sich auf höchstens 500.000 Bezugsrechte an Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft und höchstens 500.000 Bezugsrechte an ausgewählte Führungskräfte der Gesellschaft unterhalb des Vorstands und Mitglieder der Geschäftsführungen abhängiger Unternehmen. Jedes Bezugsrecht berechtigte zum Bezug einer auf den Inhaber lautenden nennbetragslosen Stückaktie der Gesellschaft gegen Zahlung des Ausübungspreises und hat eine Laufzeit von sieben Jahren. Die Gesellschaft konnte den Berechtigten zur Bedienung der Bezugsrechte wahlweise statt neuer Aktien aus bedingtem Kapital eigene Aktien oder eine Barzahlung gewähren. Soweit es sich bei den Berechtigten um Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft handelt, hatte hierüber allein deren Aufsichtsrat zu entscheiden. Die Ermächtigung wurde nicht ausgenutzt.

In Zusammenhang damit wurde das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 1.000.000 Euro durch Ausgabe von insgesamt bis zu 1.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2017). Die bedingte Kapitalerhöhung diente der Bedienung des Aktienoptionsprogramms 2017 und erfolgte nur so weit, wie gemäß dem Aktienoptionsprogramm 2017 Bezugsrechte ausgegeben wurden und die Inhaber der Bezugsrechte von ihrem Ausübungsrecht Gebrauch machten. Im Geschäftsjahr 2020 befanden sich keine eigenen Aktien im Besitz der Gesellschaft.

Eigene Anteile
Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2015 war der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. April 2020 (einschließlich) eigene Aktien der Gesellschaft in einem Umfang von bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Ermächtigung - oder falls dieser Wert geringer ist - des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Die Ermächtigung wurde nicht ausgenutzt.

Kapitalrücklage
Die Kapitalrücklage beträgt TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068).

4.3 Mutterunternehmen

Unmittelbare Muttergesellschaft und größter Anteilseigner der Sixt Leasing SE, Pullach ist die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt die 92,1 % - gemessen am gezeichneten Kapital zum Stichtag – der Stammaktien und Stimmrechte hält. Sie wird in den Konsolidierungskreis der Banco Santander S.A., Santander, Spanien, mit einbezogen.

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

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

Die Sixt Leasing SE ist seit dem Börsengang zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Sixt Leasing SE zum 31. Dezember 2020 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss der Sixt Leasing SE, der Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft werden im Bundesanzeiger veröffentlicht.

4.4 Beteiligungsunternehmen

In der folgenden Aufstellung sind alle Beteiligungsunternehmen der Sixt Leasing SE aufgeführt:

Name, Sitz	Jahresergebnis 2020	Eigenkapital 2020	Kapitalanteil
Sixt Leasing G.m.b.H., Vösendorf	-26.206 EUR	-2.338.644EUR	100%
Sixt Location Longue Durée S.A.R.L., Paris	269.352 EUR	11.456.064 EUR	100%
Sixt Leasing (Schweiz) AG, Urdorf	138.661CHF	13.527.185 CHF	100%
Sixt Mobility Consulting GmbH, Pullach [3)]	2.171.717 EUR	795.526 EUR	100%
autohaus24 GmbH, Pullach	-264.063 EUR	-3.321.476 EUR	100%
SXT Leasing Verwaltungs GmbH, Rostock	483 EUR	26.542 EUR	100%
SXT Leasing Dienstleistungen GmbH & Co.KG, Rostock	376.047 EUR	1.005.571EUR	100%
Sixt Mobility Consulting Österreich GmbH, Vösendorf	-281.774 EUR	-441.573 EUR	100%[1)]
Sixt Mobilty Consulting S.A.R.L, Paris	-309.482 EUR	-742.826 EUR	100 %[1)]
Sixt Mobility Consulting B.V., Hoofddorp	-292.505 EUR	-2.518.830 EUR	100 %[1)]

Sixt Mobility Consulting AG, Urdorf	37.680 CHF	722.242 CHF	100 %[2)]

[1)] Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Sixt Mobility Consulting GmbH, Pullach.
[2)] Gesellschaft ist eine 100%-ige Tochter der Sixt Leasing (Schweiz) AG, Urdorf.
[3)] Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag.

4.5 Organe der Sixt Leasing SE

Aufsichtsrat der Sixt Leasing SE	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Jochen Klöpper Vorsitzender (seit 5. August 2020) Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG Wien	Vorsitzender des Aufsichtsrats Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE) Mitglied des Beirats West der Schufa Holding AG
Erich Sixt Vorsitzender (bis 15. Juli 2020) Vorsitzender des Vorstands der Sixt SE Grünwald	Vorsitzender des Aufsichtsrats der e-Sixt GmbH & Co. KG
Hyunjoo Kim Stellvertretender Vorsitzender / Vice Chairperson (seit 5. August 2020) Vorstandsmitglied der Fubon Hyundai Life und dem Korea Credit Bureau Seoul	Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE)
Prof. Dr. Marcus Englert Stellvertretender Vorsitzender (bis 31. Juli 2020) Associate Partner und Geschäftsführer der Solon Management Consulting GmbH & Co. KG Geschäftsführer der Texas Atlantic Partners GmbH München	Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rocket Internet SE Vorsitzender des Verwaltungsrats der European Directories Midco S.à.r.l. Mitglied des Verwaltungsrats der Zattoo Europa AG Mitglied des Aufsichtsrats der Sunweb Group B.V.
Dr. Julian zu Putlitz Mitglied des Aufsichtsrats Finanzvorstand der IFCO Systems Gruppe Pullach	

Vorstand der Sixt Leasing SE	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Michael Ruhl Vorsitzender München	Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Leasing (Schweiz) AG Mitglied des Verwaltungsrats der Sixt Mobility Consulting AG
Björn Waldow Gauting-Stockdorf	

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhielten Gesamtbezüge i. H. v. TEUR 88 (Vorjahr: TEUR 130).

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2020 belaufen sich auf TEUR 2.189 (Vorjahr: TEUR 1.462).

Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

4.6 Arbeitnehmer

Im Jahresmittel wurden von der Gesellschaft 362 (Vorjahr: 344) Angestellte beschäftigt.

4.7 Angaben über Aktienbesitz

Zum Bilanzstichtag 2020 bestehen Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind:

Die Axxion S.A., Grevenmacher, Luxemburg, hat der Sixt Leasing SE, Zugspitzstraße 1, 82049 Pullach, Deutschland, am 24. April 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Sixt Leasing SE am 21. April 2020 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte unterschritten hat und an diesem Tag 0,34 % (das entspricht 70.000 Stimmrechten) betragen hat. Davon sind 55.000 Stimmrechte der Gesellschaft durch Übertragung einer Verwaltungsgesellschaft zuzurechnen.

Die Banco Santander S.A., Santander, Spanien, hat der Sixt Leasing SE, Zugspitzstraße 1, 82049 Pullach, Deutschland, am 26. Februar 2020 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Sixt Leasing SE am 21. Februar 2020 die Schwelle von 30 % der Stimmrechte überschritten hat und an diesem Tag mit 41,94 % (das entspricht 8.644.638 Stimmrechten) betragen hat. Mit der Stimmrechtsmitteilung vom 17. Juli 2020 hat die Banco Santander S.A. der Sixt Leasing SE mitgeteilt, das ihr Stimmrechtsanteil am 16. Juli 2020 die Schwelle von 75 % überschritten hat und an diesem Tag 92,07 % betragen hat. Das entspricht 18.976.123 Stimmrechten. Von den Stimmrechten sind der Banco Santander indirekt über die Hyundai Capital Bank Europe GmbH 18.976.123 Stimmrechte zuzurechnen.

4.8 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Im Geschäftsjahr fand ein Abschlussprüferwechsel statt. Somit wurde das Geschäftsjahr 2020 von einem anderen Abschlussprüfer als das Vorjahr geprüft.

Im Konzernabschluss der Sixt Leasing SE sind für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses Honorare von 265 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Die Honorare gliedern sich in Honorare für Abschlussprüfungen in Höhe von 257 TEUR und Sonstige Leistungen in Höhe von 8 TEUR die für die Sixt Leasing SE oder deren Tochterunternehmen erbracht worden sind, auf. Auf die Sixt Leasing SE entfallen davon im Geschäftsjahr 2020 Honorare für Abschlussprüfungen von 221 TEUR und Sonstige Leistungen (prüfungsnahe Beratung) von 8 TEUR.

4.9 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Sixt Leasing SE weist nach handelsrechtlichen Vorschriften im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 einen Bilanzgewinn von TEUR 22.178 (Vorjahr: TEUR 40.320) aus. Für das Geschäftsjahr 2020 erwägt der Vorstand der Sixt Leasing SE
eine Dividende von 0,02 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Wenn dieser Vorschlag mit dem maximalen Betrag angenommen wird, würde das zur folgend dargestellten Bilanzgewinnverwendung führen:

Zahlung einer Dividende von EUR 0,02 (Vorjahr: EUR 0,90) je dividendenberechtigter Stammaktie	TEUR 412
Vortrag auf neue Rechnung	TEUR 21.766

Zum 31. Dezember 2020 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Bei Annahme eines Dividendenvorschlags von 0,02 Euro je Aktie, würde dies zu einer Dividendenzahlung von 412 TEUR führen. Dies würde zu einer Ausschüttungsquote von knapp 20 % des Konzernüberschusses für das Geschäftsjahr 2020 führen. Die bisher kommunizierte Zielspanne von 30 bis 60 % bleibt ungeachtet der Ausschüttungsquote für das Geschäftsjahr 2020 bestehen. Der genaue Gewinnverwendungsvorschlag steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2021 veröffentlicht werden.

4.10 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 Sixt Leasing SE (http://ir.sixt-leasing.de) in der Rubrik „Corporate Governance“ den Aktionären dauerhaft zugänglich gemacht.

4.11 Übrige Angaben

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen bis zum 15. Juli 2020 Beziehungen zwischen der Sixt Leasing SE und der Sixt SE sowie ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures. Seit dem 16. Juli 2020 umfassen die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen, Beziehungen zwischen dem Sixt Leasing-Konzern und der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren verbundenen

Unternehmen Banco Santander S.A., Spanien einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company, Seoul, Korea einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures.
Zustande gekommene Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden im Geschäftsjahr zu marktüblichen Bedingungen geschlossen.

4.12 Nachtragsbericht

Am 22. März 2021 gab die Sixt Leasing SE bekannt, dass Herr Donglim Shin mit Wirkung ab dem 1. Juli 2021 als neuer Vorstandsvorsitzender in den Vorstand der Sixt Leasing SE berufen wird. Er war in den letzten drei Jahren als Vorstandsvorsitzender bei Hyundai Capital Canada tätig und hat langjährige Fachexpertise in den Bereichen Automobilfinanzierung und Leasing. Die Bestellung von Herrn Donglim Shin und der Abschluss des damit einhergehenden Vorstandsanstellungsvertrags standen zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Berufung von Herrn Shin noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen dieser Bekanntgabe, teilte die Sixt Leasing SE zudem mit, dass der bisherige Vorstandsvorsitzende, Herr Michael Ruhl, mit Wirkung zum Ablauf des 30. Juni 2021 auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der Sixt Leasing SE ausscheiden wird und Herr Shin als Generalbevollmächtigter und Herr Ruhl die Übergangsphase bis zur Wirksamkeit der Bestellung gemeinsam gestalten werden.

Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft hat am 10. Dezember 2020 beschlossen, den Aufsichtsrat auf sechs Mitglieder zu erweitern. Als weitere Mitglieder wurden Herr Thomas Hanswillemenke, Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank Aktiengesellschaft, Deutschland und Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH, Deutschland und Herr Chiwhan Yoon, Head of Global Business Planning Department / Vice President bei Hyundai Capital Services, Inc., Korea, in den Aufsichtsrat gewählt. Diese Wahl wurde mit Eintragung der entsprechenden Satzungsänderung im Januar 2021 wirksam.

Pullach, 8. April 2021

Sixt Leasing SE

Michael Ruhl
Vorstandsvorsitzender

Björn Waldow
Vorstand

Anlagenspiegel

M4PDFUtilities V1.00

Anlagenspiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2020 - Sixt Leasing SE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten zu Beginn des Geschäftsjahres EUR	Zugänge EUR	Umbuchung	Abgänge EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten am Ende des Geschäftsjahres EUR	Abschreibungen kumuliert EUR	Buchwerte 31.12.2020 EUR	Buchwerte 31.12.2019 EUR	Abschreibungen im Geschäftsjahr EUR
Finanzanlagen									
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	335.851,98	0,00	0,00	0,00	335.851,98	0,00	335.851,98	335.851,98	0,00
Leasingvermögen	1.350.772.587,35	397.120.882,51	2.117.521,15	431.886.130,29	1.313.889.818,42	308.417.902,40	1.005.471.916,02	1.031.398.026,34	168.234.212,97
Immaterielle Vermögensgegenstände									
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	14.941.086,75	7.600.351,06	0,00	0,00	22.541.437,81	4.067.339,73	18.474.098,08	12.471.744,20	1.597.997,18
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	909.576,21	230.900,64	0,00	0,00	1.140.476,85	919.965,13	220.511,72	361,20	10.750,12
3. Geschäfts- und Firmenwerte	0,00	1.979.000,00	0,00	0,00	1.979.000,00	98.950,00	1.880.050,00	0,00	98.950,00
II. Sachanlagen									
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.371.988,54	3.256.718,31	0,00	0,00	5.628.706,85	2.421.895,53	3.206.811,32	890.574,94	305.555,49
Summe gesamt	**1.369.331.090,83**	**410.187.852,52**	**2.117.521,15**	**431.886.130,29**	**1.345.515.291,91**	**315.926.052,79**	**1.029.589.239,12**	**1.045.096.558,66**	**170.247.465,76**

Sixt Leasing SE, Pullach
Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV

	bis 3 Monate	3 bis 12 Monate	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit	Summe
Fristengliederung nach § 9 RechKredV						
Andere Forderungen an Kreditinstitute						
(Aktivposten Nr. 1b)						
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	0	0	0	**0**
31. Dezember 2019 (EUR)	0	0	0	0	0	**0**
Forderungen an Kunden						
(Aktivposten Nr. 2)						
31. Dezember 2020 (EUR)	31.025.215	0	0	0	0	**31.025.215**
31. Dezember 2019 (EUR)	32.815.838	0	0	0	0	**32.815.838**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
(Passivposten Nr. 1b)						
31. Dezember 2020 (EUR)	77.589.557	0	90.000.000	0	0	**167.589.557**
31. Dezember 2019 (EUR)	44.269.485	0	0	0	0	**44.269.485**
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
(Passivposten Nr. 2b)						
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	0	0	3.833.132	**3.833.132**
31. Dezember 2019 (EUR)	0	0	0	0	2.994.038	**2.994.038**
Verbriefte Verbindlichkeiten						
(Passivposten Nr. 3a)						
31. Dezember 2020 (EUR)	0	0	249.979.807	0	0	**249.979.807**
31. Dezember 2019 (EUR)	0	0	500.000.000	0	0	**500.000.000**
Ergänzende Angaben						
Sonstige Verbindlichkeiten						
(Passivposten Nr. 4)						
davon Sale-and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2020 (EUR)	156.086	6.271.185	0	0	0	**6.427.271**
31. Dezember 2019 (EUR)	2.283.358	5.466.916	4.908.023	0	0	**12.658.297**
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2020 (EUR)	0	208.859.104	386.415.742	0	0	**595.274.846**
31. Dezember 2019 (EUR)	0	190.133.329	262.396.144	0	0	**452.529.473**

Versicherung des Vorstands der Sixt Leasing SE, Pullach

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2020

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

Pullach, 8. April 2021

Der Vorstand

Michael Ruhl

Björn Waldow

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Sixt Leasing SE, Pullach

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Sixt Leasing SE, Pullach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Sixt Leasing SE, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

❶ Werthaltigkeit des Leasingvermögens

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

① Sachverhalt und Problemstellung

② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

❶ **Bewertung des Leasingvermögens**

① Im Jahresabschluss der Sixt Leasing SE werden zum 31. Dezember 2020 im Bilanzposten "Leasingvermögen" Vermögensgegenstände in Höhe von € 1.005,5 Mio ausgewiesen (74,6 % der Bilanzsumme). Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden laufend überwacht. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein beizulegender Zeitwert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von € 4,5 Mio.

Die Bewertung des Leasingvermögens ist zum einen von betragsmäßig großer Bedeutung für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft und beinhaltet zum anderen in hohem Maße Ermessenspielräume der gesetzlichen Vertreter, da aufgrund der Verwendung von Modellen und Annahmen in hohem Maße Schätzunsicherheiten bei der Bewertung bestehen. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die Angemessenheit der implementierten Kontrollen im für die Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens relevanten internen Kontrollsystem der Gesellschaft beurteilt und die Funktionsfähigkeit dieser Kontrollen getestet. Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter hierzu gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.

③ Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB.

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereig-

nisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

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

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

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „Sixt_Leasing_SE_JA_LB_ESEF-2020-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden "Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF- Unterlagen

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.

- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.

- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU- APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Dezember 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 10. Dezember 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Sixt Leasing SE, Pullach, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zu-

sätzlichen 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 9. April 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Henneberger
Wirtschaftsprüfer

ppa. Sabrina Riedl
Wirtschaftsprüferin

Leerseite aus bindetechnischen Gründen

M4PDF-Engine V17.80