

The logo for allane mobility group, featuring the word "allane" in a bold, lowercase sans-serif font, followed by "mobility group" in a smaller, lowercase sans-serif font. A thin vertical line is positioned to the left of the text.

allane mobility group

Geschäftsbericht 2024



Die Allane Mobility Group in Zahlen

in Mio. EUR	2024	2023	Veränd. 2024 zu 2023 in %
Umsatz	747	619	20,7
davon operativer Konzernumsatz	458	343	33,5
davon Geschäftssegment Flottenleasing	196	175	11,8
davon Geschäftssegment Online Retail	114	114	-0,3
davon Geschäftssegment Captive Leasing	126	32	>100
davon Geschäftssegment Flottenmanagement	22	22	0,6
davon Verkaufserlöse	290	277	4,7
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	322	221	45,7
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-2	29	<-100
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)	-49	13	<-100
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	-10,8	3,7	-14,5 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Leasing (in %) ¹	-12,5	3,7	-16,2 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Flottenleasing (in %)	6,1	16,1	-10,0 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Online Retail (in %)	-1,8	7,0	-8,8 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftssegment Captive Leasing (in %)	-50,8	-76,1	+25,3 Pkt.
Operative Umsatzrendite Geschäftsbereich Flottenmanagement (in %) ¹	23,2	3,1	+20,1 Pkt.
Konzernergebnis	-39	9	<-100
Ergebnis je Aktie unverwässert und verwässert (in EUR)	-1,90	0,43	
Bilanzsumme	2.441	1.673	45,9
Leasingvermögen	2.114	1.406	50,3
Eigenkapital	188	238	-20,9
Eigenkapitalquote (in %)	7,7	14,2	-6,5 Pkt.
Finanzverbindlichkeiten ²	1.973	1.177	67,6
Dividende je Aktie (in Euro) ³	0,00	0,09	-100,0
Gesamtausschüttung netto	-	1,9	-100,0
Vertragsbestand (in Tausend Stück)	144	126	14,1
Geschäftsbereich Leasing	95	77	22,4
davon Geschäftssegment Flottenleasing	31	34	-6,8
davon Geschäftssegment Online Retail	24	27	-11,4
davon Geschäftssegment Captive Leasing	39	16	>100
Geschäftsbereich Flottenmanagement	49	49	0,8
Investitionen Leasingvermögen ⁴	1.243	812	53,1
Anzahl Beschäftigte ⁵	703	730	-3,7

¹ Verhältnis EBT zu operativem Umsatz

² Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten, inklusive Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

³ Vorschlag des Vorstands, welcher grundsätzlich unter Vorbehalt der Zustimmung der Hauptversammlung steht. Aufgrund Bilanzverlust im Geschäftsjahr 2024 hat sich Gewinnverwendungsvorschlag für Geschäftsjahr 2024 erübrigt.

⁴ Wert der in die Leasingflotte eingesteuerten Fahrzeuge

⁵ Im Jahresdurchschnitt

Über Allane Mobility Group

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

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

Inhaltsverzeichnis

A	An unsere Aktionäre	04
	A.1 Interview mit dem Vorstand	05
	A.2 Bericht des Aufsichtsrats	12
	A.3 Allane SE-Aktie	15
	A.4 Nachhaltigkeit	17
B	Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft	24
	B.1 Grundlagen des Konzerns	25
	B.2 Wirtschaftsbericht	29
	B.3 Personalbericht	41
	B.4 Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	45
	B.5 Prognosebericht	47
	B.6 Risiko- und Chancenbericht	52
	B.7 Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	68
	B.8 Abhängigkeitsbericht	68
	B.9 Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	69
	B.10 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HGB	72
C	Konzernabschluss	83
	C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	84
	C.2 Konzern-Bilanz	85
	C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	86
	C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	87
	C.5 Konzernanhang	88
D	Weitere Informationen	135
	D.1 Versicherung der gesetzlichen Vertreter	136
	D.2 Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	137
	D.3 Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	144
	D.4 Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	146
	D.5 Finanzkalender	147



An unsere Aktionäre

A.1	Interview mit dem Vorstand	05
A.2	Bericht des Aufsichtsrats	12
A.3	Allane SE-Aktie	15
A.4	Nachhaltigkeit	17

A.1 – Interview mit dem Vorstand

Die Allane Mobility Group ist im Geschäftsjahr 2024 in einem herausfordernden Umfeld weiter gewachsen. Sowohl der Konzernvertragsbestand als auch der Konzernumsatz konnten erneut gesteigert werden. Gleichzeitig war das Jahr geprägt von externen Einflüssen, die sich deutlich auf das Ergebnis auswirkten und ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit erforderten. Die Umsetzung der Strategie FAST LANE 27 wurde konsequent vorangetrieben und bildet die Grundlage für ein nachhaltiges, zukunftsorientiertes Wachstum.

Im folgenden Interview reflektieren CEO Eckart Klumpp und CFO Álvaro Hernández die wichtigsten Entwicklungen des vergangenen Jahres und geben einen Ausblick auf das aktuelle Geschäftsjahr.



Álvaro Hernández, CFO, und Eckart Klumpp, CEO

Im Jahr 2024 verzeichnete die Allane Mobility Group erneut ein starkes Wachstum im Konzernvertragsbestand und im operativen Umsatz. Welche Faktoren haben dieses Wachstum ermöglicht und wie beurteilen Sie die Nachhaltigkeit dieser Entwicklung?

Das Wachstum des Vertragsbestands und der operativen Erträge ist in erster Linie auf die positive Entwicklung unseres Geschäftsfelds Captive Leasing zurückzuführen. Insbesondere unser Leasingportal „Allease“ hat dank der Partnerschaften mit Hyundai und Kia maßgeblich zu unserem Erfolg im Geschäftsjahr 2024 beigetragen. Diese Entwicklung ist nachhaltig, da die zugrunde liegenden Partnerschaften langfristig angelegt sind und wir kontinuierlich daran arbeiten,

diese weiter zu stärken und auszubauen. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf die Optimierung unserer digitalen Prozesse und die Erweiterung unseres Produktportfolios, um unseren Kunden ein noch flexibleres und attraktiveres Leasingerlebnis zu bieten.

Trotz eines deutlichen Anstiegs des operativen Umsatzes sank das EBT aufgrund von Wertminderungsaufwendungen. Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um die Profitabilität in Zukunft sicherzustellen?

Die Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr zeigt deutlich, dass unser Geschäftsmodell wachstumsfähig ist. Gleichzeitig bleiben Marktveränderungen nicht ohne Auswirkungen auf

unser Geschäft. Da sich die Marktdynamik als schwieriger als erwartet erwiesen hat, mussten wir unsere Erwartungen hinsichtlich der Restwerte anpassen. Insbesondere die Werte von gebrauchten Elektrofahrzeugen sind im Laufe des Jahres gesunken, was zu Wertminderungsaufwendungen auf Leasingvermögen geführt hat. Dies macht es umso wichtiger, in einem dynamischen Marktumfeld strategisch vorausschauend und operativ stark zu handeln. Unser Ziel bleibt das nachhaltige, profitable Wachstum der Allane Mobility Group.

Ein wichtiger Hebel dafür ist die Optimierung der Restwertstrategien. Durch präzisere Marktanalysen und ein sensibilisiertes Risikomanagement wollen wir Marktwertschwankungen besser antizipieren und absichern. Darüber hinaus bauen wir die Zusammenarbeit mit OEMs aus, um verbindliche Rücknahmevereinbarungen zu treffen und eine stabilere Werterhaltung zu gewährleisten. Parallel dazu fokussieren wir unser Portfolio konsequent auf margenstarke und marktstabile Fahrzeugsegmente.

Die Allane Mobility Group investiert außerdem verstärkt in Digitalisierung und Effizienz. Gleichzeitig planen wir, unser Dienstleistungsangebot weiter auszubauen. In den Geschäftsbereichen **Fleet Leasing** und **Fleet Management** konzentrieren wir uns auf die gezielte Neukundenakquise und die Erweiterung unseres Angebots, um den wachsenden Anforderungen von Geschäftskunden optimal gerecht zu werden.

Auch im Geschäftsfeld **Captive Leasing** bleibt die Profitabilität im Fokus. Ende des zweiten Quartals 2025 werden wir einen Reifenservice einführen, gefolgt von einer Tankkarte, einem „GEZ-Service“ und einem Kfz-Steuerservice im weiteren Verlauf des Jahres.

Sie haben im letzten Jahr die Segmentlogik geändert. Welche Vorteile bringt diese Änderung für die Unternehmensführung und Transparenz?

Die Neustrukturierung der Geschäftsbereiche – bestehend aus Fleet Leasing, Online Retail, Captive Leasing und Fleet Management – ermöglicht eine präzisere interne Steuerung, die stärker an der aktuellen Managementstrategie ausgerichtet ist.

Diese Anpassung verbessert die Nachvollziehbarkeit der finanziellen Entwicklung der einzelnen Geschäftsbereiche, da sie deren relative Bedeutung und Leistung präziser abbildet. Die neue Struktur schafft zudem mehr Transparenz für

Investoren und Stakeholder. Operativ sorgt die neue Segmentlogik für eine effizientere Steuerung, da die einzelnen Bereiche gezielter analysiert und weiterentwickelt werden können. So lassen sich Wachstumspotenziale frühzeitig erkennen und Ressourcen noch effektiver einsetzen.

Insgesamt stärkt die Anpassung die strategische Ausrichtung der Allane Mobility Group und ermöglicht es uns, besser auf zukünftige Marktanforderungen zu reagieren.

Welche Entwicklungen im Rahmen der Strategie FAST LANE 27 waren für Sie im Geschäftsjahr 2024 besonders prägend?

Die Strategie FAST LANE 27 zielt darauf ab, unser Geschäftsmodell gezielt auszubauen, unser Leistungsspektrum zu erweitern, die Internationalisierung voranzutreiben und den Aspekt der Nachhaltigkeit durch umweltfreundliche Mobilitätslösungen weiter zu stärken.

Ein Meilenstein war die Umfirmierung von „Sixt Neuwagen“ in „Allane“. Mit diesem letzten Schritt haben wir unseren Rebranding-Prozess erfolgreich abgeschlossen, unser gesamtes Leistungsspektrum unter einer Marke zusammengefasst und unsere Markenidentität langfristig gestärkt. Das Rebranding war ein wichtiger Schritt auf unserem Weg zum führenden europäischen Anbieter von umfassenden Mobilitätslösungen unter mehreren Marken.

Welche Fortschritte haben Sie im Geschäftsbereich Leasing erzielt, der die Geschäftssegmente Flottenleasing, Online Retail und Captive Leasing umfasst?

Im Geschäftssegment **Flottenleasing** stand das Jahr 2024 ganz im Zeichen der Elektrifizierung der Kundenflotten. Allane Fleet unterstützte seine Kunden aktiv mit Analysen und Beratung im Bereich Elektromobilität, insbesondere in Bezug auf E-Auto-Richtlinien und Ladelösungen. Neue Partnerschaften, wie beispielsweise die Zusammenarbeit mit Locio für die Heimladung von Flottenfahrzeugen, trugen zur Weiterentwicklung des Angebots bei. Ein Pilotprojekt mit einem Flottenkunden zeigte vielversprechende Ansätze zur Optimierung der Ladekosten für Firmenwagenfahrer. Der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Gesamtflotte blieb mit 21,3 % stabil, wobei eine weitere Steigerung dieses Anteils angestrebt wird. Die Kundenzufriedenheit stieg im Geschäftsjahr 2024 von 72 % auf 75 %.

Im Geschäftssegment **Online Retail** haben wir im Jahr 2024 wichtige operative Hebel umgesetzt: Eine optimierte Vertriebsstrategie, der gezielte Verkauf von Begleitdienstleistungen und ein neues Provisionsmodell haben zu Effizienzsteigerungen und einer weiteren Verbesserung des Kundenerlebnisses beigetragen. Darüber hinaus wurde das Produktangebot durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit Handelspartnern und Herstellern strategisch weiterentwickelt. Unsere konsequente Marketingstrategie, insbesondere Kampagnen wie der erfolgreiche „Black Leasing Friday“, hat das Kundeninteresse spürbar belebt. Mit dem Start von allane.de im September 2024 haben wir zudem eine neue zentrale Plattform für das Neuwagenleasing etabliert, die künftig zum wichtigsten Umsatzkanal für dieses Segment werden soll.

Als jüngstes Geschäftssegment der Allane Mobility Group verzeichnete **Captive Leasing** im Geschäftsjahr 2024 ein starkes Wachstum. Der Geschäftsbereich wurde durch die enge Zusammenarbeit mit fast allen deutschen Hyundai- und Kia-Händlern weiter ausgebaut. Das speziell entwickelte Händlerportal „Allease“ wurde in enger Zusammenarbeit mit den Händlern kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert. Darüber hinaus wurde das Produktportfolio erweitert, um den steigenden Anforderungen der Kunden nach umfassenden Leasing- und Servicepaketen gerecht zu werden.

Und wie hat sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement im Geschäftsjahr 2024 entwickelt?

Der Geschäftsbereich Flottenmanagement hat sein Angebot im Geschäftsjahr 2024 strategisch ausgebaut und weiter diversifiziert. So wurden beispielsweise innovative Beratungsleistungen eingeführt, darunter der kostenlose „360°-Mobilitätscheck“, mit dem Unternehmen ihre Mobilitätsstrategie auf Nachhaltigkeit und Effizienz überprüfen können. Im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie ist die Allane Mobility Group außerdem eine Partnerschaft mit der Ecoturn GmbH (Elektrovorteil.de) eingegangen. Damit können Flottenkunden bequem die Prämie für die Reduzierung von Treibhausgasen für E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur beantragen – einschließlich des Verkaufs der Treibhausgasquote.

Ein weiteres bedeutendes Ergebnis im Jahr 2024 war die Verlängerung des EcoVadis-Zertifikats. Im Juli 2024 hat die Allane Mobility Group ihre Nachhaltigkeitsleistung weiter verbessert und wurde als „Committed Company“ eingestuft. Diese Bewertung, welche die Umwelt-, Sozial- und Governance-Strategien (ESG) des Unternehmens umfasst, liegt

über dem Branchendurchschnitt und belegt das starke Engagement für nachhaltige Mobilitätslösungen.

Sie haben erwähnt, dass Sie 2024 neue strategische Partnerschaften eingegangen sind oder bestehende erweitert haben. Welche Rolle spielen diese Partnerschaften in Ihrer Wachstumsstrategie und welche weiteren Partnerschaften planen Sie für die Zukunft?

Strategische Partnerschaften sind für die Umsetzung unserer Strategie FAST LANE 27 von zentraler Bedeutung. Durch Partnerschaften mit führenden Automobilherstellern wie Kia und Hyundai haben wir unser firmeneigenes Leasinggeschäft weiter ausgebaut und gestärkt. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es uns, attraktive Leasingprodukte direkt über die Händlernetzwerke anzubieten und so die Reichweite unserer Mobilitätslösungen zu vergrößern.

Darüber hinaus haben wir 2024 unser Partnernetzwerk durch die bereits erwähnte Kooperation mit der Ecoturn GmbH (Elektrovorteil.de) erweitert, wodurch wir unser Angebot im Bereich nachhaltiger Mobilitätslösungen weiter stärken.

Dieses Netzwerk wollen wir in Zukunft weiter ausbauen, insbesondere in den Bereichen Elektromobilität, digitale Mobilitätslösungen und nachhaltige Mobilitätsdienstleistungen. Zu diesem Zweck prüfen wir weitere Kooperationen mit Herstellern, Technologiedienstleistern und Anbietern innovativer Ladeinfrastruktur. Ziel ist es, unser Leistungsportfolio kontinuierlich zu erweitern und die Allane Mobility Group als führenden Mobilitätsanbieter im Markt zu etablieren.

Wie haben sich die aktuellen Marktentwicklungen, insbesondere hinsichtlich der Gebrauchtwagenpreise und der Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, auf Ihr Geschäft ausgewirkt?

Die Preisentwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt hat direkte Auswirkungen auf die Bewertung unseres Leasingportfolios. So führten beispielsweise Restwert- und Marktwertdifferenzen zu Wertminderungsaufwendungen für geleaste Vermögenswerte. Als Reaktion darauf präzisieren wir unsere internen Bewertungsmodelle, um die Marktdynamik besser abzubilden und die Transparenz bei der Risikobewertung zu erhöhen.

Auch die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen stellte eine Herausforderung dar. Während der Anteil von BEVs an den Neuzulassungen im Vorjahr noch deutlich höher war, ging er

2024 zurück. Infolgedessen verlagerte sich der Fokus im Online-Handel stärker auf kleinere Verbrennungsmotorenmodelle. Dennoch bleibt die Elektrifizierung der Flotten eine strategische Priorität. Der Anteil von Elektrofahrzeugen in den Kundenflotten blieb auf dem Niveau des Vorjahres. Zur Sicherung der langfristigen Stabilität des Portfolios in diesem Segment stärken wir unser Restwertrisikomanagement und erweitern die Vereinbarungen mit OEMs. So sichern wir Rückgabebedingungen ab und können Marktschwankungen wirksamer entgegenwirken.

Wie gestalten Sie den Übergang zur Elektromobilität in Ihrem Geschäftsmodell angesichts der aktuellen Marktentwicklungen und welche Strategien verfolgen Sie, um die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen bei Ihren Kunden weiter zu steigern?

Wir treiben die Elektrifizierung von Flotten konsequent voran und konzentrieren uns dabei auf innovative und praxisorientierte Lösungen. Ein aktuelles Beispiel ist die erfolgreiche Umstellung der Serviceflotte eines renommierten Großkunden auf vollelektrische Fahrzeuge – unser bislang größtes Elektrifizierungsprojekt. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern wurde eine nachhaltige und kosteneffiziente Mobilitätslösung entwickelt, die sowohl die Anforderungen des Unternehmens als auch die Bedürfnisse der Nutzer von Firmenfahrzeugen optimal erfüllt.

Die neue Flottenlösung umfasst über 50 vollelektrische Fahrzeugmodelle, die sich durch ihre große Reichweite, ihr großzügiges Platzangebot und ihre flexiblen Einsatzmöglichkeiten auszeichnen. Ein wichtiger Aspekt des Projekts war die Integration einer benutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Dank innovativer Abrechnungslösungen können die Nutzer der Firmenwagen ihre Fahrzeuge bequem zu Hause aufladen, während die Ladedaten automatisch an den Arbeitgeber übermittelt werden. Dies vereinfacht die Abrechnung für die Nutzer und erhöht gleichzeitig die Effizienz des Flottenmanagements.

Das Projekt steht im Einklang mit unserer Strategie FAST LANE 27, die darauf abzielt, den Anteil von Elektrofahrzeugen in Kundenflotten stetig zu erhöhen. Gleichzeitig optimieren wir kontinuierlich unseren Risikomanagementansatz – insbesondere hinsichtlich der Restwertentwicklung von Elektrofahrzeugen –, um die langfristige Widerstandsfähigkeit und Rentabilität unseres Geschäftsmodells sicherzustellen.

Im Rahmen der Hauptversammlung 2024 wurde der Aufsichtsrat vielfältiger und internationaler aufgestellt. Wie wirkt sich diese Neuausrichtung auf die strategische Ausrichtung der Allane Mobility Group aus?

Die neue Zusammensetzung bringt zusätzliche globale Perspektiven und Fachkompetenzen in den Vorstand ein, welche die strategische Entwicklung des Unternehmens unterstützen werden.

Diese Neuausrichtung wird einen wesentlichen Beitrag zur konsequenten Verfolgung der langfristigen Wachstumsziele leisten. Insbesondere die Umsetzung der Strategie FAST LANE 27 wird durch die breitere Expertise vorangetrieben werden. Die verstärkte internationale Ausrichtung ermöglicht es, Zukunftsthemen wie Digitalisierung, nachhaltige Mobilitätslösungen und globale Marktentwicklungen gezielt voranzutreiben.

Mit der Umbenennung der Marke „Sixt Neuwagen“ in „Allane“ haben Sie den letzten Schritt Ihres Rebranding-Prozesses umgesetzt. Was hat sich durch die Schärfung Ihrer Markenstrategie verändert und wie wirkt sich dies auf Ihre Marktposition aus?

Als Ergebnis der Neuausrichtung präsentieren wir uns mit einer einheitlichen und klar positionierten Marke, die unser gesamtes Leistungsspektrum unter einem starken Namen bündelt. Die konsolidierte Markenidentität erhöht unseren Wiedererkennungswert, stärkt unsere Marktposition, schafft eine klarere Differenzierung im Wettbewerbsumfeld und unterstreicht unsere Rolle als ganzheitlicher Mobilitätsdienstleister.

Ein zentrales Ziel des Rebrandings war die Verbesserung der User Experience. Unsere neue Fahrzeugübersicht auf allane.de ermöglicht es unseren Kunden, mit optimierten Filteroptionen schneller ihr Wunschfahrzeug zu finden. Gleichzeitig sorgt unser einheitlicher Markenauftritt mit den charakteristischen Lanes für einen hohen Wiedererkennungswert und symbolisiert Mobilität, Dynamik und Zukunftsorientierung. Unsere Rebranding-Kampagne läuft seit Mitte November 2024 und generierte bis zum Jahresende rund 40 Millionen Aufrufe. Besonders erfreulich ist das steigende Suchinteresse an „Allane“. Auch 2025 werden wir uns weiterhin auf aufmerksamkeitsstarke Maßnahmen konzentrieren – unter anderem durch den Einsatz von gebrandeten Lkws, die unsere Sichtbarkeit auf Straßen und Autobahnen erhöhen. Das Rebranding war ein entscheidender Schritt zur

Verwirklichung unserer Vision: Europas führender markenübergreifender Mobilitätsdienstleister zu werden. Mit der neuen Markenidentität stärken wir unsere Marktposition, bauen unsere digitale Präsenz aus und erreichen unsere Zielgruppen noch direkter und effektiver.

Die Digitalisierung Ihrer Prozesse schreitet weiter voran. Welche konkreten Maßnahmen haben Sie 2024 in diesem Bereich umgesetzt?

Der Fokus lag auf dem Ausbau der Self-Service-Optionen und der weiteren Automatisierung unserer Prozesse, um diese noch benutzerfreundlicher und effizienter zu gestalten. Durch digitale Optimierungen wollen wir unseren Kunden den Abschluss von Neu- und Folgeverträgen erleichtern, indem wir die Prozesse weiter vereinfachen und beschleunigen. Dies ermöglicht nicht nur eine bessere Customer Journey, sondern sorgt auch für eine höhere Kundenzufriedenheit.

Gleichzeitig haben wir unsere IT-Systeme kontinuierlich modernisiert, um unsere digitalen Services noch intuitiver, flexibler und nahtloser in den Alltag unserer Kunden zu integrieren. Diese Optimierungen verbessern insbesondere den Service für unsere Firmenkunden und die User Experience für Firmenwagenfahrer, die von einer noch komfortableren und effizienteren Verwaltung ihrer Fahrzeuge profitieren.

Darüber hinaus investieren wir kontinuierlich in intelligente IT-Lösungen, um unser Geschäftsmodell weiter zu digitalisieren. Der Ausbau automatisierter Prozesse senkt die Personalkosten im Anwender-Support und schafft zusätzliche Kapazitäten für individuelle Beratungsleistungen. Kurz- bis mittelfristig erwarten wir davon eine Steigerung der Produktivität und eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit.

Welche Ziele haben Sie für das kommende Geschäftsjahr und wie wollen Sie diese erreichen?

Ein wichtiges Ziel für das kommende Geschäftsjahr ist die weitere Elektrifizierung unseres Vertragsbestands. Wir wollen den Absatz von Elektrofahrzeugen weiter steigern und unseren Kunden attraktive Leasingangebote für nachhaltige Mobilität bieten. Zu diesem Zweck erweitern wir unser Portfolio gezielt um moderne, wettbewerbsfähige EV-Modelle und vertiefen die Zusammenarbeit mit OEMs, um attraktive Konditionen zu sichern und Restwertrisiken zu reduzieren.

Parallel dazu verbessern wir systematisch unsere internen Bewertungsmodelle und verfeinern unsere Risikomanagementprozesse – insbesondere hinsichtlich der Restwertentwicklung von Elektrofahrzeugen –, um eine ausgewogene und zukunftssichere Portfoliostruktur zu gewährleisten. Gleichzeitig konzentrieren wir uns auf profitables Wachstum, wobei der Schwerpunkt auf dem Ausbau des Captive Leasing liegt. Durch die engere Zusammenarbeit mit unseren OEM-Partnern können wir maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasinglösungen anbieten, die sowohl für unsere Kunden als auch für unser Unternehmen einen langfristigen Mehrwert schaffen.

Eine weitere strategische Priorität ist der Ausbau unserer Partnerschaften. Kooperationen mit Herstellern wie Hyundai und Kia stärken unser Angebot und eröffnen neue Marktpotenziale. Durch diese Partnerschaften diversifizieren wir unser Portfolio weiter und bieten innovative Mobilitätslösungen, die genau auf die Bedürfnisse unserer Kunden zugeschnitten sind.

Mit Blick auf das Jahr 2025 erwarten wir ein Wachstum unseres Vertragsbestands auf 150.000 bis 170.000 Verträge. Außerdem planen wir, einen operativen Konzernumsatz von 570 bis 620 Mio. Euro zu erreichen, nach 412,9 Mio. Euro im Jahr 2024. Schließlich erwarten wir ein EBT in einer Bandbreite von 25 bis 35 Mio. Euro.

Sie haben eine erweiterte Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Welche Ziele verfolgen Sie dabei und welche Fortschritte haben Sie 2024 erzielt?

Ausgangspunkt war die Durchführung einer Wesentlichkeitsanalyse, die die Grundlage für unsere ESG-Strategie und den künftigen Nachhaltigkeitsbericht bildet. Außerdem haben wir eine Klimabewertung gemäß dem GHG-Protokoll durchgeführt, um gezielte Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen zu entwickeln. Zur Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen haben wir mit der Entwicklung einer EV-Strategie begonnen, um den Ausbau der Elektromobilität voranzutreiben. Gleichzeitig wurde das „Green Team“ der Allane Mobility Group gegründet, das die ESG-Maßnahmen auf operativer Ebene steuert, während das ESG-Forum für strategische und regulatorische Entscheidungen zuständig ist. Im Mittelpunkt steht dabei stets unsere Mission, ein Mobilitätsanbieter zu sein, der einen nachhaltig positiven Einfluss auf die Umwelt, die Gesellschaft und die Leasingbranche hat.

HIGH LIGHTS

2024/25

Die Allane Mobility Group hat 2024 wichtige Fortschritte erzielt, um ihr Angebot an ganzheitlichen Mobilitätslösungen weiter auszubauen.

Durch strategische Entscheidungen, neue Partnerschaften und innovative Dienstleistungen treibt das Unternehmen die Umsetzung seiner Strategie FASTLANE 27 voran und unterstreicht seinen Fokus auf moderne Mobilitätskonzepte und nachhaltige Entwicklung.



Eckart Klumpp tritt Amt als CEO der Allane SE an

Eckart Klumpp tritt am 1. Januar 2024 sein Amt als Vorstandsvorsitzender der Allane SE an. Er folgt auf Donglim Shin, der das Unternehmen zum 31. Dezember 2023 verlassen hatte.

Um gemeinsam mit seinem Vorgänger einen optimalen Übergang zu gewährleisten, war Eckart Klumpp bereits seit Oktober 2023 in beratender Funktion bei der Allane Mobility Group tätig.



Erzielung weiterer Fortschritte in ESG und Klimabilanzierung

Die Allane Mobility Group hat 2024 signifikante Fortschritte in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG) erzielt. Ein zentraler Meilenstein war die Fertigstellung der Wesentlichkeitsanalyse, bei der sieben wesentliche Themen identifiziert wurden. Auf dieser Grundlage wurde 2024 mit der Erstellung des ersten CSRD-konformen Nachhaltigkeitsberichts begonnen, der 2025 weiterentwickelt und im Geschäftsbericht 2025 erstmals verpflichtend veröffentlicht wird.

Darüber hinaus hat Allane eine umfassende Klimabilanzierung durchgeführt, um den CO₂-Fußabdruck des Unternehmens systematisch zu erfassen und zu bewerten. Die Analyse liefert wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen und unterstreicht das Engagement der Allane Mobility Group für den Klimaschutz.

Im ersten Halbjahr 2024 führt Allane Mobility Consulting neue Beratungsangebote ein, darunter den kostenfreien „360° Mobility Check“. Dieses Angebot ermöglicht es Kunden, die Nachhaltigkeit ihrer Unternehmensmobilität zu analysieren und Verbesserungspotenziale in Bereichen wie der Reduzierung von CO₂-Emissionen, der Mitarbeiterzufriedenheit und der Optimierung der Mobilitätskosten zu identifizieren.



Allane Fleet treibt Elektrifizierung voran

Die Allane Mobility Group elektrifiziert die Flotte eines renommierten Großkunden und erreicht damit einen neuen Meilenstein in ihrer Strategie FAST LANE 27.

Das Projekt wird von Allane Fleet in Zusammenarbeit mit Kia Deutschland, Locio und Autohaus Dinnebieer realisiert. Mit über 50 E-Fahrzeugen handelt es sich um die bisher größte Elektrifizierungsinitiative von Allane Fleet. Damit steigert die Allane Mobility Group den Anteil an Elektrofahrzeugen in Flotten und setzt ein starkes Zeichen für nachhaltige Mobilität.

allane car your way

Alle Marken in neuer Corporate Identity

Die Allane Mobility Group benennt ihre Marke „Sixt Neuwagen“ in „Allane“ um. Dieser Schritt ist Teil des umfassenden Rebranding-Prozesses, der das Leistungsspektrum des Unternehmens unter einer einheitlichen Marke konsolidieren und die Markenidentität weiter stärken soll.

Mit der Umbenennung der Marke „Sixt Neuwagen“ in „Allane“ hat die Allane Mobility Group den Namen „Sixt“ aus allen Markennamen entfernt.



„360° Mobility Check“ für eine nachhaltigere Unternehmensmobilität

Im ersten Halbjahr 2024 führt Allane Mobility Consulting neue Beratungsangebote ein, darunter den kostenfreien „360° Mobility Check“. Dieses Angebot ermöglicht es Kunden, die Nachhaltigkeit ihrer Unternehmensmobilität zu analysieren und Verbesserungspotenziale in Bereichen wie der Reduzierung von CO₂-Emissionen, der Mitarbeiterzufriedenheit und der Optimierung der Mobilitätskosten zu identifizieren.

KIA Leasing

Captive Leasing: Kooperation mit Kia Deutschland

Die Allane Mobility Group und die Kia Deutschland GmbH begründen eine strategische Kooperation. Mit der Marke „KIA Leasing“ können Kia-Partner seit 2024 mit Allane als Leasing-Partner zusammenarbeiten und ihren Kunden vor Ort maßgeschneiderte Leasingprodukte anbieten.

A.2 – Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat im Geschäftsjahr 2024 diejenigen Aufgaben wahrgenommen, die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen. Insbesondere hat er den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und seine Tätigkeit überwacht. Der Aufsichtsrat hat sich ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage der Gesellschaft und des Konzerns und der strategischen Weiterentwicklung befasst und war in sämtliche Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden.

Der Aufsichtsrat hielt seine Sitzungen im Jahr 2024 erneut überwiegend in Form von Videokonferenzen ab. Im Geschäftsjahr fanden vier ordentliche Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung statt. Hiervon wurden vier Sitzungen in Form von Video-/Audiokonferenzen durchgeführt, eine Sitzung wurde physisch am Sitz der Allane SE abgehalten. Weitere Beschlussfassungen erfolgten im schriftlichen Verfahren. Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von mindestens zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde eingehalten. Herr Keunbae Hong war an den Sitzungen am 27. Februar 2024 sowie am 16. Oktober 2024 verhindert. Herr Ross Williams konnte an der Sitzung am 24. April 2024 nicht teilnehmen. Sie haben jedoch im Wege der schriftlichen Stimmabgabe an den Beschlussfassungen teilgenommen. Im Übrigen haben alle jeweils bestellten Mitglieder an den Sitzungen und Beschlussfassungen teilgenommen, entsprechend den Vorgaben der Satzung teilweise auch unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmedien.

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

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

Der Prüfungsausschuss hielt im Jahr 2024 vier ordentliche Sitzungen in Form von Videokonferenzen ab. Sämtliche Ausschussmitglieder nahmen an diesen Sitzungen teil. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat keine beschließenden Ausschüsse gebildet. Der Prüfungsausschuss erörterte im Berichtszeitraum insbesondere den Jahres- und Konzernabschluss der Gesellschaft und den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2023, sowie den Abhängigkeitsbericht nach § 312 Aktiengesetz (AktG). Im Rahmen dieser Prüfungen ergaben sich keine Beanstandungen. Weiterhin beschäftigte sich der Ausschuss mit der Erteilung des Prüfungsauftrages für das Geschäftsjahr 2024.

Themen im Aufsichtsratsplenum

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

Der Aufsichtsrat hielt insbesondere zu folgenden Themen Beratungen:

- **Geschäftsplanung und Strategie:** Zu Beginn des Berichtszeitraums befasste sich der Aufsichtsrat mit der Geschäftsplanung des Vorstands für die kommenden Jahre und erneut mit der Konzernstrategie. Der Aufsichtsrat ließ sich Mehrjahresplanung, Strategie und Fortschritt ausführlich vom Vorstand erläutern und stimmte den Budget- und Plananpassungen zu, die insbesondere vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Entwicklung

der Veränderung des Markt- und Geschäftsumfeldes und der geopolitischen Lage erforderlich waren

- **Hauptversammlung:** Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Juni 2024 beschäftigte sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den Tagesordnungspunkten. Dazu gehörten insbesondere die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, eine Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts, sowie Wahlen zum Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat verabschiedete seine Beschlussvorschläge zu den einzelnen Tagesordnungspunkten und schloss sich dem Vorschlag des Vorstands an, der Hauptversammlung die Zahlung einer Dividende von 0,09 Euro je Aktie vorzuschlagen. Vorstand und Aufsichtsrat haben ihre Entscheidung zum Dividendenvorschlag auf Grundlage der aktuellen Geschäfts-, Investitions- und Liquiditätsplanung der Gesellschaft getroffen, welche die ökonomischen und finanziellen Auswirkungen der geopolitischen Lage auf die Märkte und der Allane SE bereits berücksichtigt hat.
- **Kampagnen und Innovationen:** Im Laufe des Berichtsjahres wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über wesentliche Kampagnen und Innovationen informiert und beschäftigte sich mit deren erwarteten Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Februar 2025 die jährliche Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben. Diese ist allen Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft unter ir.allane-mobility-group.com dauerhaft zugänglich. Mit einigen Ausnahmen folgt die Allane SE dabei den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex.

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

Weitergehende Erläuterungen zur Corporate Governance der Gesellschaft können der Erklärung zur Unternehmensführung entnommen werden.

Veränderungen im Vorstand und Aufsichtsrat

Im Vorstand kam es im Berichtsjahr zu keinen personellen Veränderungen.

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 27. Juni 2024 wurde der Aufsichtsrat neu gewählt und besteht seither aus den Mitgliedern Herr Ignacio Barbadillo, Herr Jochen Klöpfer, Herr Ross Williams, Herr Keunbae Hong, Frau Eva Kellershof und Herr Norbert van den Eijnden. Herr Ignacio Barbadillo wurde während der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats zum Vorsitzenden gewählt.

Herr Thomas Hanswillemenke schied mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Juni 2024 aus dem Aufsichtsrat aus.

Frau Eva Kellershof gehörte dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits als gerichtlich bestelltes Mitglied an.

Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses 2024

Der Vorstand hat den Jahresabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2024 nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie den Konzernabschluss und den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 gemäß § 315e HGB auf der Grundlage der Regelungen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, hat den Jahresabschluss der Allane SE und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft geprüft und jeweils mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft war durch den Aufsichtsrat auf Grundlage des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Juni 2024 beauftragt worden.

Der Prüfungsausschuss und das Aufsichtsratsplenium erhielten die Unterlagen zusammen mit dem Abhängigkeitsbericht des Vorstands und den Prüfungsberichten der Abschlussprüfer. Den Konzern- und Bilanzverlust im Jahr 2024 und den damit zusammenhängenden Verlustvortrag hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen. Die Erörterung und Prüfung fand in der Aufsichtsratssitzung am 12. Juni 2025 statt. In Vorbereitung auf die Aufsichtsratssitzung tagte der Prüfungsausschuss ebenfalls am 12. Juni 2025.

Der an der Sitzung des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsratsplenums teilnehmende Abschlussprüfer des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses gab umfassend Auskunft über die wesentlichen Ergebnisse seiner Tätigkeit und der Abschlussprüfung. Der aufgestellte zusammengefasste Lagebericht vermittelt ein zutreffendes Bild der Lage des Konzerns. Darüber hinaus informierte der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat über Leistungen, die über die Abschlussprüfung hinaus erbracht worden waren. Umstände, die Zweifel an der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers begründen könnten, lagen nach seiner Einschätzung nicht vor.

Der Aufsichtsrat nahm von dem Ergebnis der Abschlussprüfung zustimmend Kenntnis und erhob nach Abschluss seiner eigenen Prüfung keine Einwendungen. Der vom Vorstand aufgestellte und vom Abschlussprüfer geprüfte Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft wurden vom Aufsichtsrat am 13. Juni 2025 gebilligt. Der Jahresabschluss 2024 der Allane SE wurde damit nach den Vorschriften des Aktiengesetzes festgestellt.

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

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

Die Überprüfung des Berichts über die Beziehungen der Allane SE zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat führte zu keinen Beanstandungen. Der Aufsichtsrat schloss sich

Pullach, im Juni 2025

Der Aufsichtsrat

Ignacio Barbadillo Llorens
Jochen Klöpffer
Norbert van den Eijnden

Vorsitzender
Aufsichtsrat
Aufsichtsrat

Ross Williams
Keunbae Hong
Eva Kellershof

Aufsichtsrat
Aufsichtsrat
Aufsichtsrat

daher dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung erhob der Aufsichtsrat gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen keine Einwendungen.

Dank an Vorstand und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group ist zum Ende des Berichtsjahrs wie geplant gestiegen. Auch der operative Konzernumsatz verzeichnete ein deutliches Wachstum und lag innerhalb der prognostizierten Spanne. Das Konzernergebnis von Steuern (EBT) blieb jedoch deutlich hinter dem Niveau des Vorjahres sowie der im Oktober angepassten Erwartungen zurück. Diese Abweichung resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen bilanziellen Abschreibungen auf das Leasingvermögen, die hauptsächlich auf gesunkene Gebrauchtwagenpreise – insbesondere bei Elektrofahrzeugen – zurückzuführen sind. Vor diesem Hintergrund weist der Jahresabschluss der Allane SE für das Geschäftsjahr einen Bilanzverlust aus, weshalb Vorstand und Aufsichtsrat keine Dividendenausschüttung für das Jahr 2024 vorschlagen.

Die Allane Mobility Group erwartet, dass die Geschäftsentwicklung im Jahr 2025 weiterhin durch eine schwache Gesamtwirtschaft beeinflusst wird. Durch den Ausbau bestehender Kooperationen im Geschäftsbereich Leasing, insbesondere im Captive Leasing, erwartet das Unternehmen jedoch eine positive Entwicklung bei Neuverträgen und nutzungsabhängigen Umsätzen. Insgesamt sind wir zuversichtlich, die erfolgreiche Entwicklung der Allane Mobility Group fortzusetzen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Geschäftsführungen der Tochtergesellschaften der Allane SE sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Konzern für die im Geschäftsjahr 2024 geleistete engagierte Arbeit und ihren Beitrag zur Weiterentwicklung des Unternehmens.

A.3 – Allane SE-Aktie

Starkes Jahr trotz hoher Volatilität

Das Börsenjahr 2024 war geprägt von hoher Volatilität an den internationalen Aktienmärkten. Der deutsche Leitindex DAX schloss das Jahr mit einem deutlichen Zuwachs: Zum Jahresende stand er bei 19.909 Punkten, was einem Plus von 18,8 % gegenüber dem Jahresschlusskurs 2023 (16.752 Punkte) entspricht. Das Jahrestief wurde am 17. Januar 2024 bei 16.432 Punkten erreicht, während der DAX sein Jahreshoch mit 20.426 Punkten am 12. Dezember 2024 verzeichnete. Die starke Entwicklung des DAX im Jahr 2024 lässt sich vor allem auf die Zinssenkung der Europäischen Zentralbank (EZB) und die abflauende Inflation in der Eurozone zurück-führen. Zusätzlich erhielt der Index Rückenwind von den US-amerikanischen Börsen. Dort erreichte der S&P 500, befeuert durch den Wahlsieg von Donald Trump, ein neues Rekordhoch.

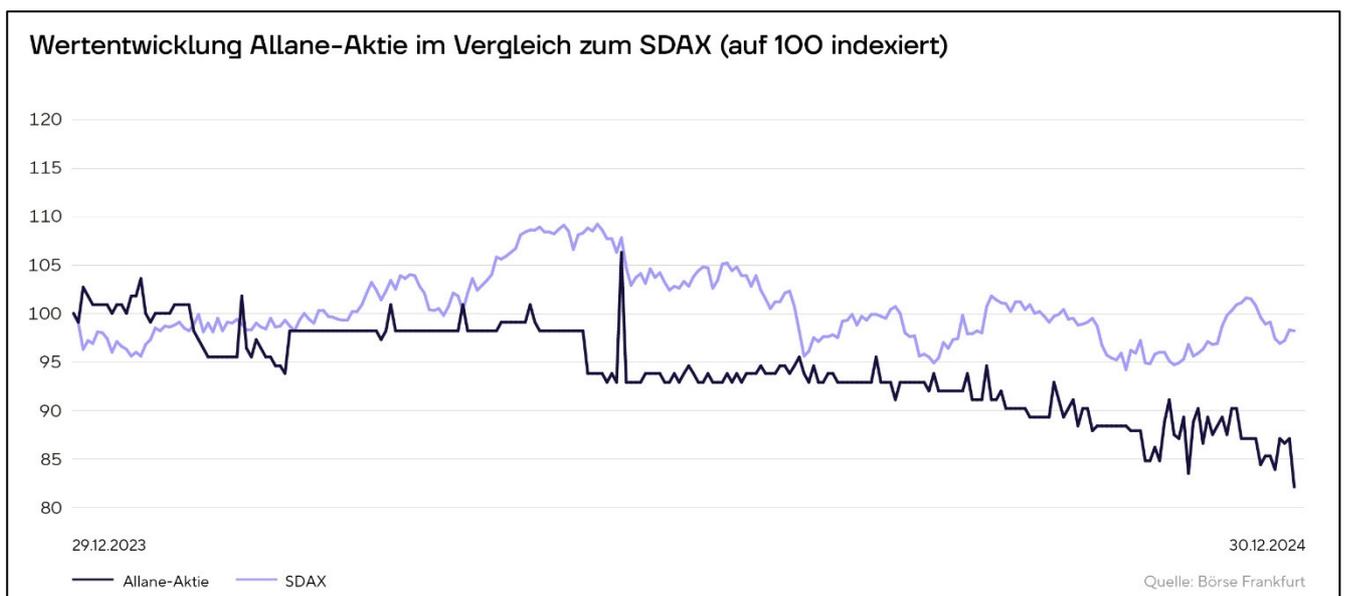
Der DAX startete den Handel am 2. Januar 2024 mit 16.769 Punkten. In der ersten Jahreshälfte konnte der Index zulegen, bevor er in der Mitte des Jahres eine Korrekturphase durchlief. Bis Oktober 2024 stabilisierten sich die Kurse wieder, unterstützt durch eine sich erholende Weltwirtschaft und sinkende Inflationsraten. Weitere Impulse ergaben sich durch die Hoffnung auf eine Lockerung der Geldpolitik und positive Unternehmenszahlen der DAX-Konzerne, trotz eines insgesamt durchwachsenen wirtschaftlichen Umfelds. Ein besonderer Meilenstein wurde Anfang Dezember 2024

erreicht, als der DAX erstmals die wichtige Marke von 20.000 Punkten durchbrach.

Allane-Aktie: Kursrückgang trotz kurzzeitigem Aufwärtstrend – Handelsvolumen über Vorjahresniveau

Die Allane-Aktie befand sich im Jahr 2024 überwiegend in einem Abwärtstrend, unterbrochen von einem kurzen Aufwärtsschub im Juni 2024. Das Handelsvolumen lag dabei über dem Niveau des Vorjahres. Am letzten Handelstag des Jahres schloss die Aktie bei 9,20 Euro, was einem Rückgang von 17,9 % gegenüber dem Jahresschlusskurs 2023 (11,20 Euro) entspricht.

Die Allane-Aktie startete das Börsenjahr am 2. Januar 2024 mit einem Kurs von 11,10 Euro. Ihr Jahreshoch erreichte sie am 12. Juni 2024 mit 11,90 Euro, bevor sie in der zweiten Jahreshälfte weiter abfiel. Das Jahrestief wurde am 30. Dezember 2024 bei einem Kurs von 9,20 Euro erreicht.



Aktionärsstruktur

Zum Ende des Berichtsjahres hielt die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, unverändert einem Stimmrechtsanteil von 92,07 % und blieb damit die Mehrheitseigentümerin der Allane SE. Im Berichtsjahr gingen keine neuen Stimmrechtsmitteilungen bei der Gesellschaft ein.

Daten zur Allane Aktie

Aktiengattung	Nennwertlose stimmberechtigte Inhaber-Stammaktien (WKN: A0DPRE, ISIN: DE000A0DPRE6)
Börsenplätze	Alle kursstellenden deutschen Börsen ¹
Handelssegment	Prime Standard
Designated Sponsors	-

¹ Ausnahme XETRA

Dividendenpolitik

Die Allane SE verfolgt das Prinzip, ihre Aktionärinnen und Aktionäre durch eine angemessene Dividende am Unternehmenserfolg zu beteiligen. Die Höhe der Ausschüttung orientiert sich an der Ertragslage des Konzerns sowie an den zukünftigen Anforderungen an die Eigenkapitalbasis, insbesondere mit Blick auf das beabsichtigte Wachstum im In- und Ausland.

Für das Geschäftsjahr 2023 beschloss die ordentliche Hauptversammlung am 27. Juni 2024 die vom Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene, im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöhte Dividende von 0,09 Euro je Aktie. Die Ausschüttungsquote betrug gegenüber dem Vorjahr unverändert 21 % des Konzernüberschusses. Damit trug die Dividende der herausfordernden und unsicheren gesamtwirtschaftlichen Lage Rechnung. Bezogen auf den Jahresschlusskurs 2023 errechnete sich eine Dividendenrendite von rund 1,14 %.

Aufgrund des Jahresfehlbetrags im Geschäftsjahr 2024 weist die Allane SE im Jahresabschluss einen Bilanzverlust in Höhe von -85,1 Mio. Euro aus. Dem Bilanzverlust stehen Gewinnrücklagen in Höhe von 12,6 Mio. Euro gegenüber, die auch bei vollständiger Auflösung zu keinem Bilanzgewinn führen könnten. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2024 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen. Neben dem Jahresfehlbetrag berücksichtigt dies die

weiterhin herausfordernde und unsichere gesamtwirtschaftliche Lage.

	2024	2023
Ergebnis je Aktie (in EUR) - unverwässert und verwässert	-1,90	0,43
Dividende (in Euro)	0,00	0,09
Anzahl der Aktien (per 31.12.)	20.611.593	20.611.593
Dividendensumme (in Mio. Euro)	0,0	1,9
Ausschüttungsquote	0 %	21 %

¹ Vorschlag der Verwaltung

	2024	2023
Höchstkurs (in Euro) ²	11,90	13,00
Tiefstkurs (in Euro) ²	9,20	11,00
Schlusskurs (in Euro) ²	9,20	11,30
Dividendenrendite (in %) ³	0,00	1,14
Börsenkapitalisierung (in Mio. Euro) ³ per 31.12.	189,6	239,9

² Alle Kurse beziehen sich auf Kurse der Börse Frankfurt

³ Auf Basis Jahresschlusskurs der Börse Frankfurt

Kommunikation mit dem Kapitalmarkt

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

Im Jahr 2024 informierte die Gesellschaft Analysten, Investoren und Medien regelmäßigen über die Geschäftslage und -entwicklung des Konzerns. Dabei lag der Schwerpunkt der Kommunikation auf den Erweiterungen des Produkt- und Serviceangebots sowie der Etablierung neuer Partnerschaften im Rahmen der Wachstumsstrategie *FAST LANE 27*. Die erreichten Fortschritte wurden dabei über verschiedene Kanäle transparent kommuniziert.

Auch in Zukunft verfolgt die Allane das Ziel, die Umsetzung ihrer Wachstumsstrategie sowie die erzielten Fortschritte regelmäßig zu kommunizieren. Dabei sollen wesentliche Alleinstellungsmerkmale und Stärken des Unternehmens im Vergleich zu Wettbewerbern sowie besondere Chancen in den einzelnen Geschäftsbereichen klar hervorgehoben werden.

A.4 – Nachhaltigkeit

1. Nachhaltigkeit der Allane Mobility Group

Nachhaltiges Denken und Handeln auf Basis klar definierter und im Unternehmen verankerter Werte und Prinzipien sind wesentliche Erfolgsfaktoren der Allane Mobility Group. Das Unternehmen übernimmt Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitern, der Umwelt und der Gesellschaft und folgt dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung. Damit trägt die Allane Mobility Group dazu bei, stabile ökonomische, soziale und ökologische Rahmenbedingungen (ESG – Environmental, Social, Governance) für kommende Generationen zu schaffen.

Bei der Verfolgung ökonomischer Interessen im Tagesgeschäft berücksichtigt der international tätige Leasinganbieter und Fuhrparkmanager stets ökologische, gesellschaftliche und ethische Aspekte.

Das Management der Allane Mobility Group ist auf eine verantwortungsvolle und langfristige Wertschöpfung ausgerichtet. Entlang der konzernweiten Wertschöpfungskette – vom Fahrzeugeinkauf über das Leasing bis hin zur Vermarktung der Fahrzeuge – werden neben ökonomischen Faktoren auch Nachhaltigkeitsaspekte konsequent einbezogen.

Vision

Die Allane Mobility Group verfolgt die Vision, den Übergang zu nachhaltiger Mobilität durch zukunfts- und kundenorientiertes Fahrzeugleasing zu ermöglichen, das sowohl die Umweltbelastung reduziert als auch die individuellen Bedürfnisse seiner Kunden erfüllt.

Mission

Die Mission der Allane Mobility Group ist es, als verantwortungsvoller Mobilitätsanbieter einen nachhaltigen und positiven Einfluss auf die Umwelt, die Gesellschaft und die Leasingbranche zu nehmen. Dies erreicht das Unternehmen durch:

- **Reduzierung der Umweltbelastung**, indem nachhaltige Mobilitätslösungen konsequent gefördert werden.
- **Förderung sozialer Inklusion** innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette – von Mitarbeiter über Kunden bis hin zu Geschäftspartnern.

1.1 Integration von ESG-Kriterien in sämtliche Unternehmensbereiche, einschließlich Verhaltensweisen, Richtlinien, Prozesse und Unternehmensführung, Management

Die Allane Mobility Group hat es sich zum Ziel gesetzt, das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung dauerhaft in die unternehmerischen Entscheidungsprozesse zu integrieren. Das Unternehmen nutzt seine Organisationsstrukturen und Governance-Prozesse, um verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln zu fördern und zu steuern – von der Strategieentwicklung bis zur Umsetzung. Auf diese Weise berücksichtigt die Allane Mobility Group Nachhaltigkeitsthemen in allen Geschäftstätigkeiten und auf allen Hierarchiestufen systematisch und konsequent.

Die Gesamtverantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstand, der die Geschäftspolitik auf die Anforderungen eines gesellschaftlich verantwortlichen Wirtschaftens ausrichtet und entsprechende Strategien sowie Programme verabschiedet. Dabei wird der Vorstand durch das ESG-Forum unterstützt. Das ESG-Forum, das 2024 implementiert wurde, übernimmt eine strategische und regulatorische Rolle und verantwortet in dieser Funktion die strategische Ausrichtung sowie Entscheidungen zu ESG-Themen auf Unternehmensebene. Es stellt außerdem die Integration der ESG-Strategie in die Unternehmensstrategie sicher.

Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsmaßnahmen und die Erhebung von Nachhaltigkeitsdaten auf operativer Ebene erfolgen in den verschiedenen Geschäfts- und Fachbereichen, abhängig vom jeweiligen Kerngeschäft bzw. Aufgabenfeld.

So ist in den beiden Geschäftsbereichen der Allane Mobility Group bereits ein dedizierter Prozess zur Erhebung, Analyse und Implementierung von Verbesserungsmaßnahmen basierend auf dem Feedback der Kunden etabliert. Für das Firmenkundengeschäft erhebt das Unternehmen regelmäßig Kundenfeedback durch eine standardisierte Umfrage, bei der spezielle CSI-Tools (Customer Satisfaction Index) zum Einsatz kommen. Fuhrparkmanager und Fahrer können dabei eine detaillierte Rückmeldung zur Servicequalität geben. Allane nutzt diese Daten, um den Kundenservice sowie das Leistungsportfolio kontinuierlich zu optimieren.

Im Jahr 2024 wurde zusätzlich das „Green Team“ gebildet, das aus Mitarbeitern verschiedener Abteilungen wie Corporate Strategy, New Mobility, Legal und Business Development besteht. Dieses Team übernimmt eine zentrale Rolle in der Planung, Koordination und Umsetzung von ESG-Maßnahmen und Projekten. Es trägt darüber hinaus die Verantwortung für die alljährliche externe Nachhaltigkeitszertifizierung durch EcoVadis und stellt sicher, dass ESG-Initiativen erfolgreich umgesetzt werden und fortlaufend an die sich wandelnden Anforderungen angepasst werden.

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group wird durch unternehmenseigene Richtlinien unterstützt. Von übergeordneter Bedeutung ist der konzernweit gültige Verhaltenskodex („Code of Conduct“), der den ethischen Rahmen für das tägliche unternehmerische Handeln vorgibt.

1.2 Wesentlichkeit

Im Einklang mit den im Juli 2023 von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) veröffentlichten European Sustainability Reporting Standards (ESRS) hat die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2024 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Diese Analyse erfolgte sowohl in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt als auch hinsichtlich der finanziellen Risiken und Chancen entlang der gesamten betrachteten Wertschöpfungskette.

Das Ergebnis der Analyse ist eine detaillierte Übersicht über die wesentlichen nachhaltigkeitsrelevanten Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs – Impacts, Risks & Opportunities), die aus den eigenen betrieblichen Tätigkeiten sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette resultieren, einschließlich externer Einflüsse.

Die identifizierten wesentlichen IROs, die einen signifikanten Einfluss auf das Geschäftsmodell und die strategische Ausrichtung sowie die Entscheidungsfindung der Allane Mobility Group haben, lassen sich gemäß ESRS den folgenden sieben Themen zuordnen:

- Klimawandel (E1)
- Umweltverschmutzung (E2)
- Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)
- Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)
- Verbraucher und Endnutzer (S4)

- Unternehmensführung (G1)

Eine jährliche Überprüfung und etwaige Ergänzung bestehender IROs unterstreicht die kontinuierliche Bemühung der Allane Mobility Group, ihr Nachhaltigkeitsmanagement an die aktuellen Herausforderungen und Erwartungen der Stakeholder auszurichten.

Dieser Ansatz gewährleistet nicht nur die Wirksamkeit der ESG-Strategie, sondern auch die Erfüllung der Anforderungen an eine zukünftige Nachhaltigkeitsberichterstattung. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die ergriffenen Maßnahmen die wesentlichen ökologischen, sozialen und Governance-bezogenen Aspekte in vollem Umfang berücksichtigen.

Da die CSRD bis Ende 2024 nicht vollständig in deutsches Recht umgesetzt wurde, unterlag die Allane Mobility Group weiterhin den Regelungen der bisherigen Gesetzgebung. Nach den Vorschriften des Deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) war das Unternehmen daher nicht zur eigenständigen nichtfinanziellen Berichterstattung verpflichtet. Stattdessen wurde auf Empfehlung die Konzernbefreiung in Anspruch genommen.

Gleichzeitig laufen bereits die Vorbereitungen zur zukünftigen Nachhaltigkeitsberichterstattung. Diese werden im laufenden Jahr 2025 weiter konkretisiert und durch gezielte Prozesse und Maßnahmen ergänzt, um die Entwicklung eines umfassenden CSRD-konformen Nachhaltigkeitsberichts voranzutreiben und die künftigen regulatorischen Anforderungen zu erfüllen.

2. Wesentliche Handlungsfelder

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group zielt darauf ab, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens mit ökologischen, gesellschaftlichen und ethischen Aspekten in Einklang zu bringen. Es wird durch Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen operationalisiert und in die Unternehmensprozesse integriert. Zudem baut das Nachhaltigkeitsmanagement auf den Anforderungen und Interessen der verschiedenen Stakeholder auf. Von besonderer Bedeutung sind dabei Kunden, Mitarbeiter, Lieferanten und Investoren.

Das Nachhaltigkeitsmanagement der Allane Mobility Group gliedert sich derzeit in sieben wesentliche Handlungsfelder, die infolge der zuvor beschriebenen Wesentlichkeitsanalyse identifiziert wurden.

Die aktuellen Handlungsfelder werden im Folgenden näher beschrieben.

2.1 Klimawandel (E1) & Umweltverschmutzung (E2)

Als Anbieter von Mobilitätslösungen ist sich die Allane Mobility Group ihrer Verantwortung für den Klimaschutz bewusst und hat es sich zum Ziel gesetzt, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der Organisation, insbesondere der Kundenflotte kontinuierlich zu senken. Das Ziel wird durch eine Reihe von Maßnahmen erreicht, darunter die stetige Aufnahme von Fahrzeugen mit nachhaltigen Antriebstechnologien in den Fuhrpark sowie durch ein wachsendes Angebot an Leasingangeboten für Elektro- und Hybridfahrzeuge.

Konzepttabelle Klimawandel & Umweltverschmutzung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Reduktion des durchschnittlichen CO ₂ -Ausstoßes der Flotte	Fortlaufende Integration der Fahrzeugflotte mit nachhaltigen Fahrzeugen (z.B. Elektro-, Hybridfahrzeuge)	Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Flotte
Reduktion des gesamten CO ₂ -Ausstoßes der Organisation	- Implementierung eines Umwelt- / Energiemanagementsystems mit Fokus auf Scope 1 & 2	CO ₂ -Ausstoß der Organisation (tCO ₂)
Sensibilisierung der Mitarbeiter für Klimaschutz	- Durchführung von Schulungen und Workshops zu Umweltschutzthemen	Teilnahmequote der Mitarbeiter an Nachhaltigkeitsinitiativen

Das Unternehmen begleitet die Entwicklung in der Elektromobilität und alternativer Antriebstechnologien seit Jahren und fördert diese aktiv. Dies geschieht unter anderem durch Veranstaltungen für Mitarbeiter, Fuhrparkmanager und Medienvertreter sowie durch Kooperationen mit Herstellern, Händlern und Energieversorgern. Zusätzlich bietet das Unternehmen attraktive Aktionsangebote für Privatkunden an. Dank seiner umfassenden Expertise in der Auswahl und Nutzung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen ist die Allane Mobility Group in der Lage, Kunden kompetent zu beraten und Unternehmensfuhrparks nachhaltig zu optimieren – beispielsweise durch den Einsatz von E-Fahrzeug-Pools, die Verbesserung der Emissionsbilanz oder die Einführung von CO₂-Bonus-Malus-Systemen.

Im Geschäftsjahr 2024 bot die Allane Mobility Group seinen Privat-, Gewerbe- und Firmenkunden Leasingverträge für Neuwagen mit Laufzeiten von zwölf bis 72 Monaten an. Zum 31. Dezember 2024 hatten die aktiven Leasingverträge im

Bestand eine durchschnittliche Laufzeit von rund 41 Monaten. Durch die regelmäßige Erneuerung der Leasingflotte mit modernen, emissionsärmeren Fahrzeugen wird der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Fahrzeug kontinuierlich gesenkt.

Ein weiteres Beispiel für das ökologische Engagement von der Allane Mobility Group ist die Initiative „Du Auto – wir Baum“. Im Rahmen dieser Aktion pflanzt autohaus24 für jedes verkaufte Gebrauchtfahrzeug einen Baum. Im Jahr 2024 wurden auf diese Weise über 7.451 Bäume gepflanzt.

Durchschnittlicher CO ₂ -Ausstoß der Leasingflotte in g/km	2024	2023
	88	102

2.2 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)

Der Schutz der Umwelt und der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen sind für die Allane Mobility Group selbstverständlich. Das Unternehmen setzt alles daran, den Energie- und Wasserverbrauch in seinem Einflussbereich so gering wie möglich zu halten. Durch regelmäßige Energieaudits überwacht das Unternehmen den Ressourcenverbrauch und arbeitet kontinuierlich an Effizienzsteigerungen.

Konzepttabelle Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Stetige Verbesserung der Energieeffizienz	Umsetzung und Monitoring von Energieeffizienzmaßnahmen Durchführung von Energieaudits Sensibilisierung der Mitarbeiter für Energiesparmaßnahmen	Energieverbrauch und jährliche Einsparung in kWh
Reduzierung des Energieverbrauchs	- Austausch von alten Geräten durch energieeffiziente Modelle	Energieverbrauch pro Jahr (kWh)
Verbesserung des Abfallmanagements	- Einführung eines umfassenden Mülltrennungs- und Recyclingprogramms	Recyclingquote (% des Abfalls, der recycelt wird)
Reduktion des Wasserverbrauchs	- Installation wassersparender Armaturen	Wasserverbrauch pro Jahr (m ³)
Förderung der Kreislaufwirtschaft	- Einführung von Prozessen zur Wiederverwendung und Reparatur von Materialien und Geräten	Anteil der wiederverwendeten/reparierten Materialien (%)

Ziel der Allane Mobility Group ist es, ihre Energieeffizienz stetig zu verbessern und den Energieverbrauch nachhaltig zu senken. Dies wird durch die Umsetzung und das Monitoring konkreter Energieeffizienzmaßnahmen sowie die

gezielte Sensibilisierung der Mitarbeiter für einen ressourcenschonenden Umgang mit Energie erreicht.

2.3 Arbeitskräfte des Unternehmens (S1)

Die Kundenorientierung und Dienstleistungsmentalität der Mitarbeiter sind für den Geschäftserfolg der Allane Mobility Group von höchster Bedeutung. Daher sieht es das Unternehmen als seine Verantwortung, die Mitarbeiter kontinuierlich weiterzuentwickeln, ihre Gesundheit und ihr Engagement zu fördern, sie in Entscheidungsprozesse einzubinden und Chancengleichheit zu gewährleisten. Das Arbeitsklima im gesamten Konzern ist geprägt von gegenseitigem Respekt, Fairness und einem strikten Verbot jeglicher Diskriminierung.

Die Allane Mobility Group ist als attraktiver Arbeitgeber mit einem guten Image bekannt. Um diese Attraktivität weiter zu steigern, hat sich das Unternehmen das Ziel gesetzt, die Work-Life-Balance der Mitarbeiter kontinuierlich zu verbessern und deren Gesundheit aktiv zu fördern. In den Zentral- und Verwaltungsfunktionen sowie auf Führungsebene arbeiten rund 54 % der Beschäftigten in Deutschland auf Basis von Vertrauensarbeitszeit (Stand: Dezember 2024). Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen seinen Mitarbeitern flexible Arbeitsmodelle, sodass die Arbeit in einem Umfang von maximal bis zu 60 % je Kalendermonat ortsunabhängig („Mobile Work“) geleistet werden kann. Mit der Einführung eines Fahrrad-Leasing-Angebots fördert die Allane Mobility Group zusätzlich die Gesundheit seiner Mitarbeiter.

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

Konzepttabelle Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitgeberattraktivität

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Steigerung der Work-Life-Balance der Mitarbeiter	Ausbau der Programme zur Stärkung der Work-Life-Balance	Anzahl Mitarbeiter auf Vertrauensarbeitszeitbasis
Beibehaltung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit	Regelmäßige Durchführung und Evaluation von Umfragen zur Mitarbeiterzufriedenheit	„Culture Index“ Beteiligungsquote bei Umfragen (%)

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

Der Unternehmenserfolg der Allane Mobility Group hängt maßgeblich vom Wissen, Können und Engagement seiner Mitarbeiter ab. Qualifizierte Arbeitskräfte sind für den Konzern der wichtigste Baustein, um als Premiumanbieter am Markt erfolgreich zu sein und „Customer Excitement“ zu schaffen. Die Allane Mobility Group bekennt sich zu einer Unternehmenskultur, die die Menschen in den Mittelpunkt stellt. Das Unternehmen legt großen Wert darauf, Talente zu erkennen und gezielt zu fördern, den Einsatz der Mitarbeiter angemessen zu honorieren und bei der Vergütung nach einheitlichen Grundsätzen vorzugehen, die jeder Form der Diskriminierung entbehren.

Konzepttabelle Arbeitskräfte des Unternehmens – Mitarbeiterförderung und -entwicklung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Weiterentwicklung der fachlichen Kompetenz der Mitarbeiter	Bedarfsorientierte Intensivierung der Trainings und E-Learnings	Anzahl durchgeführter Trainings pro Mitarbeiter Teilnahmequote an Weiterbildungen (%)
Weiterentwicklung von leistungsabhängigen Vergütungsmodellen	Regelmäßige Evaluation der variablen Vergütungssysteme und ihrer relevanten Leistungsindikatoren	Anteil der Mitarbeiter mit leistungsorientiertem Vergütungsanteil

Die Talentförderung geht einher mit der Weiterentwicklung fachlicher Kompetenzen. Das Unternehmen erweitert kontinuierlich das Angebot an Präsenzs Schulungen und E-Learnings in seinen Schulungszentren und kombiniert beide Lernformen bedarfsgerecht. Das Schulungsangebot richtet sich an Mitarbeiter aller Hierarchiestufen und deckt einen breiten Themenkatalog ab.

Zur Förderung und Anerkennung individueller Leistungen hat die Allane Mobility Group für bestimmte Mitarbeitergruppen ein leistungsorientiertes Vergütungssystem eingeführt. Zum Ende des Berichtszeitraums erhielten 20 % der Beschäftigten in Deutschland neben ihrem Fixgehalt eine variable Vergütung. Um individuelle Leistungen noch stärker zu würdigen, plant das Unternehmen, die bestehenden leistungsabhängigen Vergütungsmodelle weiterzuentwickeln. Diese Modelle werden regelmäßig evaluiert, und der Anteil

der Mitarbeiter mit variabler Vergütung wird fortlaufend erfasst.

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

2.4 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (S2)

Die Allane Mobility Group misst der Qualität und Zufriedenheit der Arbeitskräfte entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette eine zentrale Bedeutung bei. Das Unternehmen ist sich bewusst, dass der Erfolg nicht nur auf den eigenen Mitarbeitern beruht, sondern maßgeblich von der Zusammenarbeit mit Partnern und Zulieferern geprägt wird.

Um höchste Standards bei Dienstleistungen und Produkten zu gewährleisten, setzt das Unternehmen auf eine enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit sowie einen regelmäßigen und transparenten Austausch mit allen Akteuren der Wertschöpfungskette. Dabei stehen faire Arbeitsbedingungen, ethische Geschäftspraktiken und ein respektvoller Umgang im Mittelpunkt.

Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung sind essenzielle Werte, die in der gesamten Lieferkette der Allane Mobility Group berücksichtigt werden. Das Unternehmen führt regelmäßig Audits und Lieferantenbewertungen durch, um sicherzustellen, dass die Arbeitsbedingungen, Umweltstandards und sozialen Vorgaben den eigenen strengen Richtlinien entsprechen. Dabei wird besonderer Wert daraufgelegt, dass auch Zulieferer und Partner sich an internationale Standards, wie etwa die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), halten.

Konzepttabelle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Förderung fairer Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette	- Durchführung regelmäßiger Audits und Lieferantenbewertungen	- Anteil der überprüften Lieferanten (%) - Anzahl der Audits pro Jahr
Verbesserung der Zusammenarbeit mit Partnern und Zulieferern	- Regelmäßiger Austausch durch Meetings und Workshops - Etablierung von Partnerschaftsprogrammen für nachhaltige Geschäftspraktiken	- Anzahl durchgeführter Workshops/Meetings - Zufriedenheit der Partner (Feedback in Umfragen)
Sicherstellung der Einhaltung von Nachhaltigkeits- und Sozialstandards	- Sensibilisierung der Partner für Nachhaltigkeits- und Sozialstandards	- Anzahl der unterschriebenen Verhaltenskodizes
Reduzierung negativer Auswirkungen entlang der Lieferkette	- Identifikation von Risikobereichen in der Lieferkette durch ESG-Risikobewertungen - Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Standards bei Risikolieferanten	- Anteil der identifizierten und adressierten Risikobereiche (%) - Anzahl umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen
Stärkung der sozialen Verantwortung in der Lieferkette	- Förderung lokaler Initiativen in Lieferantenregionen	- Anzahl unterstützter Maßnahmen - Investierte Mittel in soziale Projekte (€)

2.5 Verbraucher und Endnutzer (S4)

Die Allane Mobility Group stellt die Bedürfnisse und Erwartungen ihrer Verbraucher und Endnutzer in den Mittelpunkt ihrer Unternehmensstrategie. Sie bietet innovative, flexible und nachhaltige Mobilitätslösungen, die individuell auf die Anforderungen ihrer Kunden zugeschnitten sind.

Für Privat- und Gewerbekunden bietet das Unternehmen benutzerfreundliche Online- und Offline-Plattformen, die den einfachen Zugang zu modernen Mobilitätsoptionen ermöglichen. Über diese Plattformen können Kunden Neufahrzeuge leasen oder aus einem umfangreichen Bestand an Gebrauchtfahrzeugen wählen. Durch intuitive Bedienung und ein breites Angebot schafft die Allane Mobility Group eine nahtlose und effiziente Kundenerfahrung.

Das Unternehmen verfolgt konsequent eine nachhaltige Ausrichtung, um den steigenden Anforderungen eines umweltbewussten Verbraucherverhaltens gerecht zu werden. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Strategie ist die

Elektrifizierung von Fahrzeugflotten. So wurde beispielsweise bei einem kürzlich durchgeführten Großkundenprojekt der vollelektrische Kia Niro als Flottenfahrzeug eingeführt. Dieses Fahrzeug überzeugt durch eine hohe Reichweite, flexible Einsatzmöglichkeiten und geringe Umweltbelastung.

Zur weiteren Verbesserung der Kundenerfahrung implementiert die Allane Mobility Group modernste Technologien. Fortschrittliche Lade- und Abrechnungslösungen bieten eine nahtlose Integration der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Dabei können private und geschäftliche Nutzungsparameter präzise erfasst und abgerechnet werden, was sowohl Effizienz als auch Transparenz erhöht.

Die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit ist ein zentrales Ziel der Allane Mobility Group. Dazu gehört die Bereitstellung umfassender Beratungsleistungen und Zusatzservices, die über das klassische Leasing hinausgehen. Kunden profitieren von einer persönlichen, kompetenten und fairen Betreuung durch die Vertriebsexperten des Unternehmens. Durch die neu geschaffene Abteilung „New Mobility“ bietet das Unternehmen seinen Kunden jetzt zusätzlich eine spezialisierte Beratung im Bereich nachhaltiger Mobilität an. Diese Abteilung unterstützt Unternehmen und Privatkunden bei der Umsetzung von nachhaltigen Mobilitätslösungen, insbesondere im Hinblick auf die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten und die Integration umweltfreundlicher Technologien. Das Team von „New Mobility“ entwickelt individuelle Konzepte, die sowohl ökologisch als auch ökonomisch effizient sind, und begleitet die Kunden auf ihrem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität.

Konzepttabelle Verbraucher und Endnutzer

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Verbesserung der Kundenzufriedenheit	- Regelmäßige Kundenumfragen und Feedback-Runden	Kundenzufriedenheitsindex (NPS) Anzahl der Kundenanfragen pro Monat Bearbeitungszeit für Kundenanfragen (in Stunden)
Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen	- Beratung durch die Abteilung „New Mobility“ zu nachhaltigen Mobilitätslösungen	Anzahl der beratenen Kunden im Bereich Nachhaltigkeit Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge in Flotten Anzahl der installierten Ladepunkte

2.6 Unternehmensführung (G1)

Der Erfolg der Allane Mobility Group beruht nicht nur auf der Geschäftspolitik, sondern auch auf der Einhaltung moralischer und ethischer Standards, auf Integrität und auf dem Vertrauen, das Kunden, Lieferanten, Aktionäre, Mitarbeiter und Geschäftspartner dem Unternehmen entgegenbringen. Dieses Vertrauen kann nur gewonnen und bewahrt werden, wenn alle Mitarbeiter die geltenden Gesetze sowie die hohen Verhaltensstandards der Allane Mobility Group einhalten. Auch Kooperationspartner sind dazu verpflichtet, da sie für Außenstehende als Repräsentanten der Allane Mobility Group wahrgenommen werden.

Das Unternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, alle Mitarbeiter und Kooperationspartner für das Thema Compliance zu sensibilisieren. Eine zentrale Rolle spielt dabei der konzernweit gültige und regelmäßig aktualisierte Code of Conduct, zu dessen Einhaltung sich alle Mitarbeiter sowie Kooperationspartner verpflichtet haben. Der Kodex regelt u. a. das Verhalten gegenüber Geschäftspartnern und Dritten, die Grundsätze zum Arbeitsumfeld sowie den Umgang mit Interessenkonflikten, Vermögenswerten und Einrichtungen der Allane Mobility Group, mit geistigem Eigentum von Dritten sowie mit Informationen.

Im Code of Conduct wird u. a. die Institution eines externen Ombudsmanns kodifiziert. Mitarbeiter können Compliance-Verstöße sowohl beim Ombudsmann als auch bei ihrem Vorgesetzten oder dem Compliance Officer melden. Der Compliance Officer steht in regelmäßigem Austausch mit dem

Vorstand und unterstützt diesen hinsichtlich des Erlasses präventiver Maßnahmen. Die Einhaltung aller relevanten Vorschriften und des Code of Conduct wird regelmäßig in allen Konzerngesellschaften der Allane Mobility Group überprüft.

Konzepttabelle Unternehmensführung

Ziel	Maßnahmen	Leistungsindikatoren
Sensibilisierung der Mitarbeiter, Franchise- und Kooperationspartner zu Compliance	Integration weiterer Compliance-Anforderungen in den Code of Conduct Verpflichtung zur Einhaltung des Code of Conduct	Anzahl der durchgeführten Compliance-Schulungen Beteiligungsquote an den Schulungen Bestätigungen der Einhaltung des Code of Conduct durch Partner (%)
Ausbau des gesellschaftlichen Engagements	- Förderung und Unterstützung sozialer Projekte und Organisationen	Anzahl geförderter Projekte/Initiativen Anteil der Mitarbeiter, die an Volunteering-Programmen teilnehmen Investierte Mittel in soziale und ökologische Projekte (€)
Sicherstellung der ESG-Compliance	- Etablierung eines ESG-Compliance- Managementsystems	Anzahl durchgeführter ESG-Checks Erfüllungsgrad der ESG-Compliance-Anforderungen Berichterstattung über ESG-Themen (z. B. in Nachhaltigkeitsberichten)

Das Unternehmen formuliert klare Erwartungen an das Verhalten seiner Mitarbeiter und stellt sicher, dass Geschäftsbeziehungen ausschließlich mit Kunden, Beratern und Geschäftspartnern unterhalten werden, deren Geschäftstätigkeiten den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und deren Finanzmittel legalen Ursprungs sind. In Erfüllung rechtlicher und regulatorischer Anforderungen wurde die Funktion eines Geldwäschebeauftragten mit einem klar definierten Handlungsauftrag eingerichtet. Zugleich wurden Organisationsrichtlinien zur Verhinderung von Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung und anderen strafbaren Handlungen implementiert. Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, diese Richtlinien per Unterschrift zu akzeptieren und regelmäßigen

an entsprechenden Schulungen teilnehmen. Die erfolgreiche Teilnahme wird protokolliert und nachgehalten.

Gemäß § 9 Abs. 1, 2 Nr. 1 bis 4 des Geldwäschegesetzes führt die Allane Mobility Group laufende risikoorientierte Maßnahmen zur Beurteilung der Zuverlässigkeit durch. Diese Beurteilungen erfolgen sowohl bei Begründung eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses sowie risikoorientiert während des Bestehens eines Dienst- oder Arbeitsverhältnisses durch den Vorgesetzten.

Als international tätiges Unternehmen bekennt sich die Allane Mobility Group uneingeschränkt zur Wahrung der Menschenrechte und zur Einhaltung gesetzlicher Regularien im In- und Ausland. Der Konzern verpflichtet sich, Menschenrechte zu achten, zu fördern und transparent zu den Ergebnissen seines Handelns zu berichten. Das Unternehmen orientiert sich an den IAO-Kernarbeitsnormen (Internationale Arbeitsorganisation) und bekennt sich zu deren fünf Grundprinzipien. Diese stützen sich auf das Recht zur Vereinigungsfreiheit und zu Kollektivverhandlungen, die Beseitigung der Zwangsarbeit, die Abschaffung der Kinderarbeit, das Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf sowie Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit.

Die Allane Mobility Group erwartet auch, dass Lieferanten, mit denen das Unternehmen geschäftliche Beziehungen unterhält, die im Code of Conduct für Lieferanten festgelegten Grundsätze einhalten. Der Kodex enthält wesentliche Anforderungen an Lieferanten in Bezug auf die Einhaltung von Gesetzen, Korruption- und Bestechungsprävention, faire Geschäftspraktiken, soziale und arbeitsrechtliche Standards sowie Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

Darüber hinaus erwartet das Unternehmen von seinen Kooperationspartnern die uneingeschränkte Achtung der Menschenrechte und die Einhaltung hoher Sozialstandards. Diese Erwartungen sind vertraglich festgelegt, um sicherzustellen, dass Partnerunternehmen im Einklang mit ethischen Grundsätzen handeln und sich zu Integrität verpflichten.

Quellen

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

B

Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft

B.1	Grundlagen des Konzerns	25
B.2	Wirtschaftsbericht	29
B.3	Personalbericht	41
B.4	Angaben gemäß §§ 289a und 315a HGB	45
B.5	Prognosebericht	47
B.6	Risiko- und Chancenbericht	52
B.7	Nichtfinanzielle Erklärung gemäß §§ 289b bis e und 315b und c HGB	68
B.8	Abhängigkeitsbericht	68
B.9	Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)	69
B.10	Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f und 315d HG	72

B.1 – Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Pullach, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „Allane“, „Allane Mobility Consulting“, „autohaus24“, „Sixt Neuwagen“, und „Sixt Leasing“ betreibt. Sie hat ihren Sitz in der Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, 82049 Pullach, und ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter HRB 227195 eingetragen. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Die Allane SE unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und ist verpflichtet, die von der BaFin festgelegten Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Banken und Finanzdienstleistungsinstituten sowie die geltenden Vorschriften des Kreditwesengesetzes (KWG) zu erfüllen.

Die Aktien der Gesellschaft sind seit dem Börsengang am 7. Mai 2015 an der Frankfurter Wertpapierbörse im Regierten Markt (Prime Standard) notiert. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 wurde die Gesellschaft im Wege der formwechselnden Umwandlung gemäß Art. 2 Abs. 4 in Verbindung mit Art. 37 SE-VO in die „Sixt Leasing SE“ umgewandelt. Am 16. Juli 2020 wurde die Sixt Leasing SE im Rahmen eines freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebots zu rund 92 % von der Hyundai Capital Bank Europe GmbH (HCBE), Frankfurt am Main, eine Tochtergesellschaft der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und Beteiligung der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea, übernommen. Im Rahmen der Trennung von der Sixt SE beschloss die Hauptversammlung der Sixt Leasing SE am 29. Juni 2021 die Änderung der Gesellschaft in „Allane SE“. Die Eintragung der neuen Firma „Allane SE“ in das Handelsregister erfolgte am 5. August 2021.

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und besteht aus Herrn Eckart Klumpp, seit dem 1. Januar 2024 Vorsitzender des Vorstands (CEO) und Herrn Álvaro Hernández, seit dem 1. Dezember 2021 Mitglied des Vorstands (CFO).

Der Aufsichtsrat der Allane SE besteht satzungsgemäß aus sechs Mitgliedern. Er überwacht und berät den Vorstand und ist unmittelbar in wesentliche Entscheidungen von

strategischer Bedeutung für die Gesellschaft und die Allane Mobility Group eingebunden.

Die Allane SE ist sowohl operative Leasinggesellschaft als auch Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie hält direkt oder indirekt jeweils 100 % der Anteile am gezeichneten Kapital von insgesamt zwölf Gesellschaften, die hauptsächlich im Leasing- und Flottenmanagement tätig sind. Fünf dieser Gesellschaften haben ihren Sitz in Deutschland, wobei die verbleibenden sieben in Frankreich, der Schweiz, Österreich oder den Niederlanden ansässig sind.

Die Allane SE hat mit der Allane Mobility Consulting GmbH und der One Mobility Management GmbH jeweils einen Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 betrug das Grundkapital der Allane SE 20.611.593,00 Euro und ist in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien eingeteilt. Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 1,00 Euro je Aktie. Die Aktien sind voll eingezahlt.

Größter Anteilseigner zum Bilanzstichtag war die Hyundai Capital Bank Europe GmbH („HCBE“), Frankfurt am Main, die 92,07 % der Stammaktien und Stimmrechte hielt.

Im Zuge der Veräußerung der Allane SE an die HCBE durch die Sixt SE schlossen die Allane SE und die Sixt SE verschiedene Verträge, die die befristete Weiternutzung der Marke „Sixt“ rechtlich regeln. Demnach ist die Weiternutzung der Marke „Sixt“ auf einen Zeitraum von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion beschränkt. Das Nutzungsrecht der Marken „Sixt Neuwagen“ und „Sixt Leasing“ endet im Juni des Geschäftsjahres 2025.

Im April 2023 präsentierte die Allane Mobility Group ihre neue Markenidentität. Seither firmiert das Flottenleasing unter der Marke „Allane Fleet“, vormals „Sixt Leasing“, und das Flottenmanagement unter „Allane Mobility Consulting“, vormals „Sixt Mobility Consulting“ – jeweils mit einer neuen Corporate Identity. Im Geschäftsjahr 2024 folgte die Umstellung des Segments Online Retail, das seit November 2024 unter der Marke „Allane“ auftritt und bis Juni 2025 zusätzlich noch unter „Sixt Neuwagen“ geführt wird.

Die Inhalte der weiteren Verträge zwischen der Allane SE und der HCBE sowie deren nahestehenden Unternehmen und Personen sind im Konzernanhang unter „Angaben über

Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ dargestellt.

1.2 Konzernaktivitäten und Leistungsspektrum

Die Allane Mobility Group gliedert sich in die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement. Der Geschäftsbereich Leasing umfasst die operativen Segmente **Online Retail**, **Flottenleasing** und **Captive Leasing**. Der Geschäftsbereich Flottenmanagement wird nicht weiter unterteilt und bildet als eigenständiges Segment das zentrale Geschäftsfeld.

Die Allane Mobility Group trifft ihre Entscheidungen zur Ressourcenverteilung auf Basis der Segmente **Flottenleasing**, **Online Retail**, **Captive Leasing** und **Flottenmanagement**. Zur besseren Übersicht wird das operative Geschäft jedoch zunächst in die beiden Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement unterteilt, bevor eine weitere Segmentierung erfolgt.

1.2.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing agiert die Allane SE als Leasinggesellschaft mit einem Mehrmarkenangebot in Deutschland. Der Geschäftsbereich ist darüber hinaus mit operativen Tochterunternehmen in Frankreich, der Schweiz und Österreich vertreten.

Der Geschäftsbereich Leasing ist in die Segmente **Flottenleasing** (Firmenkundenleasing), **Online Retail** (Privat- und Gewerbekundenleasing) und **Captive Leasing** („Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“) unterteilt.

Im **Flottenleasing** bietet die Allane SE Leasingfinanzierungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen, das sogenannte „Full-Service-Leasing“, für Firmenkunden an. Die Zielgruppe umfasst einerseits mittelgroße und große Unternehmen mit Fuhrparks von mehr als 100 Fahrzeugen, die sich durch eine hohe Vielfalt hinsichtlich Hersteller, Modelle und Fahrzeugtypen auszeichnen und dadurch eine gewisse Komplexität aufweisen. Diese Kunden erhalten individuelle Flottenlösungen. Andererseits betreut die Allane SE auch kleinere Firmen mit einer Flottengröße von rund 20 bis 100 Fahrzeugen. Der Ansatz in diesem Kundensegment ist, den Fuhrparkeinkauf über standardisierte Produkte und Prozesse zu optimieren.

Das Leistungsspektrum umfasst neben dem klassischen Finanzierungsleasing eine Vielzahl ergänzender Services. Dazu gehören die herstellerübergreifende Online-Konfiguration,

Beratung bei der Fahrzeugauswahl, Online-Genehmigungsverfahren gemäß unternehmensspezifischen Richtlinien sowie eine preisoptimierte Fahrzeugbeschaffung. Zudem deckt das Angebot die Wartung der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit, Reifenwechsel, Pannen- und Schaden-Assistance, Schadenmanagement inklusive Versicherungsabwicklung sowie die Verwaltung von Tankkarten, Kraftfahrzeugsteuern und Rundfunkbeiträgen ab. Gemessen am Vertragsbestand im Flottenleasing entfielen Ende 2024 rund 94 % (2023: rund 93 %) auf Verträge, die Finanzleasing mit Servicekomponenten in unterschiedlichem Umfang kombinieren.

Im Segment **Online Retail** betreibt die Allane SE das operative Geschäft über die Webseiten allane.de, sixt-neuwagen.de und autohaus24.de. Die Plattformen bieten Privat- und Gewerbekunden mit einer Flottengröße von bis zu 20 Fahrzeugen die Möglichkeit, mehr als 300 Modelle frei zu konfigurieren, ein individuelles Leasingangebot anzufordern und Fahrzeuge online zu bestellen. Zudem kann aus einer großen Anzahl an schnell verfügbaren Lagerwagen ausgewählt werden. Im Segment Online Retail können Kunden neben dem Leasingangebot zusätzliche Servicedienstleistungen wie Wartungs- und Verschleißpakete, Inspektionen, Winterreifen- und Versicherungspakete direkt online zum Leasingvertrag hinzubuchen, wobei die Kosten in die Leasingrate eingerechnet werden. Im Dezember 2024 lag der Anteil an Privat- und Gewerbekunden, die mindestens eine Servicekomponente als Vertragsbestandteil gewählt hatten, bei ca. 49 % (2023: ca. 43 %).

Im Zuge der Umsetzung von *FASTLANE 27* wurde das **Captive Leasing** Geschäft im Geschäftsjahr 2022 in den Geschäftsbereich Leasing integriert. Im Rahmen des Captive Leasings werden privaten und gewerblichen Kunden Fahrzeugmodelle der Hersteller Hyundai und Kia direkt über das Händlernetz am Point-of-Sale angeboten. Das zentrale Element bildet das von Allane entwickelte Händlerportal „Allease“. Neben dem klassischen Leasingangebot können am Point-of-Sale zusätzliche Servicedienstleistungen wie Wartungs- und Verschleißpakete, Inspektionen, Winterreifen- und Versicherungspakete angeboten und in die Leasingrate integriert werden. Zum Jahresende 2024 enthielten ca. 37 % (2023: 42 %) der Privat- und Gewerbekundenverträge im Segment Captive Leasing mindestens eine Servicekomponente.

1.2.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Die Allane Mobility Group betreibt den Geschäftsbereich Flottenmanagement über die im Jahr 2011 gegründete Allane Mobility Consulting GmbH sowie weitere direkte und

indirekte Tochtergesellschaften der Allane SE. Ihre Expertise im Management großer Fahrzeugflotten steht auch Kunden zur Verfügung, die ihre Fahrzeuge selbst erworben oder über andere Anbieter geleast haben. Die Zielgruppe umfasst sowohl mittelständische Betriebe als auch internationale Großkonzerne.

Als Flottenmanager verfolgt Allane Mobility Consulting das Ziel, Unternehmen bei der Beschaffung und dem Betrieb ihrer Leasing- und Kauffuhrparks umfassend zu beraten und zu unterstützen. Dazu werden – ebenso wie im Flottenleasing – selbstentwickelte, online-basierte IT-Tools eingesetzt, unter anderem der Multibid-Konfigurator und das Analysetool „FleetIntelligence“. Der Multibid-Konfigurator ermöglicht die freie Konfiguration von Flottenfahrzeugen, den Vergleich mit alternativen Modellen und die Ausschreibung von Wunschfahrzeugen bei verschiedenen Leasinggesellschaften. Zudem haben Flottenkunden und -manager mit dem digitalen Analysetool „FleetIntelligence“ Zugriff auf interne Analysen. Die Anwendung basiert auf einer (Cloud-) Technologie und ermöglicht es, die Fahrzeugflotte im Hinblick auf wichtige Parameter wie Bestand, Kosten, Nachhaltigkeit und Schäden zu analysieren. Darüber hinaus unterstützt Allane Mobility Consulting die Firmenwagennutzer ihrer Unternehmenskunden in allen fahrzeugbezogenen Angelegenheiten – von der Bestellung über das Unfallmanagement bis hin zum Radwechsel. Die Self-Service-App „MyAllane“ ermöglicht es, Aufgaben wie die Buchung von Werkstattterminen direkt per Smartphone zu erledigen und unterstützt die digitale Kommunikation zwischen Fuhrparkmanagern und Firmenwagennutzern.

1.3 Wesentliche externe Einflussfaktoren

Als international tätiger Leasingkonzern mit einer börsennotierten Muttergesellschaft unterliegen die Geschäfte der Allane-SE-Gesellschaften verschiedenen gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen. Dazu zählen unter anderem Regelungen aus den Bereichen Straßenverkehr, öffentliche Ordnung, Steuern, Versicherungen, Finanzaufsicht sowie Kapital- und Finanzmarktregulierungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns hängt von den allgemeinen konjunkturellen Rahmenbedingungen ab, die sowohl die Konsum- als auch die Investitionsbereitschaft beeinflussen können. Zudem spielt die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes eine zentrale Rolle. Wesentliche externe Faktoren sind Veränderungen des allgemeinen Zinsniveaus sowie steuerlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen, die sich maßgeblich auf das Geschäft der Allane

Mobility Group auswirken können. Darüber hinaus wirken sich gesellschaftliche Trends auf die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen aus – zum Beispiel die zunehmende Bereitschaft, Mobilität über zeitabhängige Nutzungsgebühren zu beziehen, anstatt ein Fahrzeug zu besitzen.

2. Unternehmenssteuerung

Der langfristige Erfolg der Allane Mobility Group wird anhand festgelegter finanzieller und operativer Steuerungskennzahlen gemessen. Darüber hinaus sind nichtfinanzielle Leistungsgrößen von Bedeutung, insbesondere in den Bereichen Klimaschutz, Arbeitgeberattraktivität sowie Mitarbeiterförderung und -entwicklung.

Die Unternehmenssteuerung erfolgt auf Basis der Segmente **Flottenleasing**, **Online Retail** und **Captive Leasing** im Geschäftsbereich Leasing sowie dem **Flottenmanagement** im Geschäftsbereich Flottenmanagement.

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

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

3. Forschung und Entwicklung

Die Allane SE führte im Geschäftsjahr 2024 keine wesentlichen Forschungsaktivitäten durch. Um die Digitalisierung des Geschäftsmodells voranzutreiben, entwickelt das Unternehmen neue Produkte, Applikationen und digitale Geschäftsprozesse intern. Je nach Projektanforderung, Kapazitätsbedarf und erforderlicher Expertise werden dabei auch externe Dienstleistungen genutzt. Im Geschäftsjahr 2024 sind für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von 6,3 Mio. Euro (2023: 8,6 Mio. Euro) angefallen. Für fertiggestellte und in Betrieb

genommene Eigenentwicklungen wurden im Geschäftsjahr planmäßige Abschreibungen in Höhe von 5,9 Mio. Euro (2023: 4,5 Mio. Euro) vorgenommen. Außerplanmäßige Abschreibungen für fertiggestellte und in Betrieb genommene Eigenentwicklungen fielen im Geschäftsjahr 2024 nicht an (2023: 0,9 Mio. Euro). Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2024 aktivierte Eigenleistungen aus dem Vorjahr in Höhe von 0,8 Mio. Euro aufgrund fehlender Aktivierbarkeit aufwandswirksam ausgebucht.

Für noch nicht fertiggestellte und nicht mehr genutzte Software fielen im Geschäftsjahr 2024 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0,2 Mio. Euro (2023: 0,8 Mio. Euro) an. Die außerplanmäßige Abschreibung wurde ausschließlich auf nicht mehr genutzte Software gebildet.

B.2 – Wirtschaftsbericht

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht exakt zur angegebenen Summe addieren lassen oder die Gesamtjahreszahlen nicht genau der Summe der einzelnen Quartalswerte entsprechen. Aus dem gleichen Grund können Prozentangaben geringfügig von den absoluten Werten abweichen, auf die sie sich beziehen.

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Die Allane Mobility Group ist mit ihren Tochtergesellschaften in ihrem Heimatmarkt Deutschland, in Frankreich, der Schweiz, Österreich und den Niederlanden tätig. Wesentliche Einflussfaktoren für das Geschäft in diesen Märkten sind die Investitionstätigkeit der Unternehmen, die Ausgabenbereitschaft von Geschäfts- und Firmenkunden, das Konsumverhalten von Privatkunden und die Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts.

Die Weltkonjunktur hat sich im Jahr 2024 stabil entwickelt, wengleich mit deutlichen regionalen Unterschieden. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) sowie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) stieg das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 %. Damit bleibt die Wachstumsrate auf dem Niveau des Vorjahres, in dem die Weltproduktion um 3,3 % gewachsen ist.

Während die USA 2024 von einer starken Binnennachfrage profitierten, blieb das Wachstum in China und Indien hinter den Erwartungen zurück. In der Eurozone hielt die Schwäche in Industrie und Exporten an, insbesondere in Deutschland, wengleich sich der Konsum mit dem Anstieg der Reallöhne erholte. Japan verzeichnete einen leichten Rückgang aufgrund temporärer Lieferengpässe.

Die globale Disinflation setzte sich fort, allerdings mit Anzeichen einer Verlangsamung. Während sich die Güterpreis-inflation normalisierte, blieben die Preise für Dienstleistungen, besonders in den USA und der Eurozone, erhöht. Die Geldpolitik reagierte unterschiedlich: Einige Zentralbanken lockerten vorsichtig, während andere aufgrund anhaltender Inflation ihre Zinsen stabil hielten oder weiter anhoben.

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahr 2024 erneut schwächer als im Vorjahr entwickelt. Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) verringerte sich

das BIP um 0,2 %. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Herausforderungen. Die Exportwirtschaft stand unter verstärktem Wettbewerbsdruck auf wichtigen Absatzmärkten, während hohe Energiekosten und das anhaltend hohe Zinsniveau die Investitions- und Konsumlaune dämpften. Zusätzlich trugen unsichere wirtschaftliche Perspektiven zur Zurückhaltung bei Unternehmen und Verbrauchern bei. Trotz nachlassender Inflation und steigender Löhne blieb die Kaufkraftentwicklung verhalten, sodass der private Konsum preisbereinigt lediglich um 0,3 % zulegen und damit nur begrenzt zur wirtschaftlichen Belebung beitrug.

Der deutsche Arbeitsmarkt erreichte im Jahr 2024 einen neuen Höchststand. So stieg die durchschnittliche Zahl der Erwerbstätigen um 0,2 % auf 46,1 Mio. Personen. Das Finanzierungsdefizit des Staatshaushalts erhöhte sich um rund 5,5 Mrd. Euro auf ein Minus von 113 Mrd. Euro. Gemessen am nominalen BIP verblieb die Defizitquote Destatis zufolge mit 2,6 % (2023: 2,6 %) auf dem Niveau des Vorjahres.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, Januar 2025;
IfW Kiel, Kieler Konjunkturberichte Welt, Nr. 119, Dezember 2024;
Destatis, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2024 um 0,2 % gesunken, 15. Januar 2025.

2. Geschäftsverlauf des Konzerns im Überblick und Vergleich zur Jahresprognose

Überblick der finanziellen Leistungsindikatoren:

	31. Dezember 2023	Prognose	31. Dezember 2024
Konzernvertragsbestand (Vertragszahl)	125.800	130.000 bis 150.000 Verträge	143.500
Operativer Konzernumsatz (in Mio. Euro)	342,7	Bandbreite von 425 bis 475 Mio. Euro ¹	457,6
Ergebnis vor Steuern (EBT) (in Mio. Euro)	12,6	Bereich zwischen -35 und -45 Mio. Euro ¹	-49,3

¹ Im Geschäftsjahr 2024 Prognoseanpassung zuletzt in Ad-hoc Mitteilung vom 31. Oktober 2024 aktualisiert; ursprüngliche Prognose vom 29. April 2024 - Operativer Konzernumsatz: 350 bis 400 Mio. Euro; Ergebnis vor Steuern (EBT): hoher einstelliger Millioneneurobetrag

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group erfüllte bzw. übertraf die am 29. April 2024 prognostizierten finanziellen Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2024 mit Ausnahme des Ergebnisses vor Steuern (EBT). So lag der Konzernvertragsbestand innerhalb der prognostizierten Spanne. Der operative Konzernumsatz übertraf die ursprüngliche Prognose. Das prognostizierte Ergebnis vor Steuern (EBT) war hingegen aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf das Leasingvermögen infolge marktbedingt gesunkenen Gebrauchtwagenpreise, insbesondere für Elektrofahrzeuge, stark belastet und liegt daher außerhalb der Prognosebandbreite.

Der Vertragsbestand der Allane Mobility Group lag zum 31. Dezember 2024 mit 143.500 Verträgen um 14,1% über dem Niveau des Vorjahres (2023: 125.800 Verträge). Dieser Wert teilt sich auf in 133.700 aktive Verträge und 9.800 abgeschlossene, aber noch nicht aktive Verträge. Die positive Entwicklung im Vertragsbestand resultiert im Wesentlichen aus der fortschreitenden erfolgreichen Vertragsentwicklung im Geschäftssegment Captive Leasing.

Vertragsbestand¹

in Tausend Stück	2024	2023	Veränderung in %
Geschäftsbereich Leasing	94,6	77,3	22,4
davon Geschäftssegment Flottenleasing	31,4	33,7	-6,8
davon Geschäftssegment Online Retail	24,2	27,3	-11,4
davon Geschäftssegment Captive Leasing	39,0	16,3	>100
Geschäftsbereich Flottenmanagement	48,9	48,5	0,8
Gesamt Konzern	143,5	125,8	14,1

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

Der operative Konzernumsatz stieg um 33,5% auf 457,6 Mio. Euro (2023: 342,7 Mio. Euro), was hauptsächlich auf den wachsenden Konzernvertragsbestand im Segment **Captive Leasing** zurückzuführen ist. Darüber hinaus führten die im Vergleich zum Vorjahr erhöhten durchschnittlichen Anschaffungskosten für Neufahrzeuge zu steigenden Leasingratenerlösen („Finanzrate“) und somit zu einem Anstieg des operativen Konzernumsatzes.

Das Konzernergebnis vor Steuern (EBT) blieb mit -49,3 Mio. Euro (2023: 12,6 Mio. Euro) deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Leasingvermögen infolge einer negativen Restwertentwicklung für Gebrauchtfahrzeuge. Die Rest- und Marktwertdifferenzen sind insbesondere auf Elektrofahrzeuge zurückzuführen.

3. Vertragsbestands- und Umsatzentwicklung der Geschäftsbereiche

3.1 Geschäftsbereich Leasing

Im Geschäftsbereich Leasing lag der Vertragsbestand zum Ende des Berichtsjahres mit 94.600 Verträgen 22,4 % über dem Wert zum 31. Dezember 2023 (2023: 77.300 Verträge). Dabei sank der Vertragsbestand im Geschäftssegment **Flottenleasing** mit einem Minus von 6,8 % auf 31.400 Verträge (2023: 33.700 Verträge), im Geschäftssegment **Online Retail** verringerte er sich um 11,4 % auf 24.200 Verträge (2023: 27.300 Verträge). Das Segment **Captive Leasing** verzeichnete 2024 hingegen ein Wachstum: Der Vertragsbestand erhöhte sich um mehr als >100 % auf 39.000 Verträge (2023: 16.300 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs Leasing stieg im Berichtsjahr um 21,5 % auf 722,1 Mio. Euro (2023: 594,2 Mio. Euro). Der operative Umsatz, d. h. der Geschäftssegmentumsatz ohne Erlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, erhöhte sich um 35,7 % auf 435,9 Mio. Euro (2023: 321,1 Mio. Euro). Die Erlöse aus dem Verkauf von gebrauchten Leasingfahrzeugen stiegen um 4,8 % auf 286,2 Mio. Euro (2023: 273,0 Mio. Euro).

Das Geschäftssegment **Flottenleasing** steigerte seinen Gesamtumsatz um 18,9 % auf 341,8 Mio. Euro (2023: 287,4 Mio. Euro) und seinen operativen Segmentumsatz um 11,8% auf 195,9 Mio. Euro (2023: 175,2 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse stiegen um 30,1 % auf 145,9 Mio. Euro (2023: 112,1 Mio. Euro).

Das Geschäftssegment **Online Retail** erzielte einen Gesamtumsatz von 244,5 Mio. Euro (2023: 274,1 Mio. Euro) und verzeichnete damit eine Verschlechterung von -10,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Der operative Segmentumsatz blieb mit einer Veränderung von -0,3 % auf 113,6 Mio. Euro (2023: 114,0 Mio. Euro) auf Vorjahresniveau. Die Verkaufserlöse sanken um 18,3 % auf 130,9 Mio. Euro zu (2023: 160,2 Mio. Euro).

Im Geschäftssegment **Captive Leasing** wurde ein Gesamtumsatz von 135,8 Mio. Euro erzielt (2023: 32,7 Mio. Euro), was einem Zuwachs von >100 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der operative Segmentumsatz stieg ebenfalls um >100 % auf 126,4 Mio. Euro (2023: 31,9 Mio. Euro). Die

Verkaufserlöse stiegen ebenfalls um >100 % auf 9,4 Mio. Euro (2023: 0,8 Mio. Euro).

Eine umfassende Erläuterung über die Entwicklungen in den einzelnen Geschäftssegmenten ist im Wirtschaftsbericht unter „7. Segmentbericht“ einzusehen.

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement stieg der Vertragsbestand zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 % auf 48.900 Verträge (2023: 48.500 Verträge).

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs lag 2024 bei 25,2 Mio. Euro und stieg damit um 0,5 % (2023: 25,1 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) erhöhte sich um 0,6 % auf 21,7 Mio. Euro (2023: 21,6 Mio. Euro). Die Erlöse aus der Vermittlung bzw. dem Verkauf von Kundenfahrzeugen blieb mit einem Wert von 3,5 Mio. Euro (2023: 3,5 Mio. Euro) konstant.

Eine umfassende Erläuterung über die Entwicklungen in den einzelnen Geschäftssegmenten ist im Wirtschaftsbericht unter „7. Segmentbericht“ einzusehen.

4. Ertragsentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2024	2023	Veränderung absolut	Veränderung in %
Konzernumsatz	747,3	619,2	128,0	20,7
davon operativer Konzernumsatz	457,6	342,7	114,9	33,5
davon Verkaufserlöse	289,7	276,5	13,1	4,7
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	347,3	321,0	26,3	8,2
Personalaufwand	55,2	52,9	2,3	4,3
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	2,3	1,5	0,8	54,3
Netto-Wertminderungsaufwendungen (-)/-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	-0,8	-2,1	1,3	63,2
Saldo sonstige betriebliche (+) Erträge/(-) Aufwendungen	-19,7	-20,8	1,1	5,1
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	322,0	221,0	101,0	45,7
Abschreibungen	324,3	192,4	131,9	68,6
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-2,3	28,6	-30,9	<-100
Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge	-47,0	-16,0	-31,0	<-100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-49,3	12,6	-62,0	<-100
Operative Umsatzrendite (%)	-10,8	3,7	-14,5 Punkte	
Ertragsteuern (-) Erträge (+) Aufwendungen	-10,1	3,8	-13,9	<-100
Konzernergebnis	-39,2	8,9	-48,1	<-100
Ergebnis je Aktie ¹ (in EUR) - unverwässert und verwässert	-1,90	0,43	-2,33	<-100

¹Auf Basis von 20,6 Mio. Aktien

Der Konzernumsatz der Allane SE stieg gegenüber dem Vorjahr um 20,7 % auf 747,3 Mio. Euro (2023: 619,2 Mio. Euro). Der operative Konzernumsatz, in dem die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen nicht enthalten sind, erhöhte sich um 33,5 % auf 457,6 Mio. Euro (2023: 342,7 Mio. Euro). Wesentlicher Treiber war das Wachstum des Konzernvertragsbestands im Geschäftssegment **Captive Leasing**, wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingratenerlöse („Finanzrate“) zu verzeichnen ist. Die Verkaufserlöse aus dem Verkauf von Leasingrückläufern und der Vermittlung bzw. der Vermarktung von Kundenfahrzeugen aus dem Flottenmanagement stieg um 4,7 % auf 289,7 Mio. Euro (2023: 276,5 Mio. Euro). Dieser Anstieg resultiert hauptsächlich aus einer leichten Erhöhung des Absatzvolumens verkaufter Fahrzeuge infolge der weiterhin hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen sowie aus der zusätzlichen Vermarktung von Fremdfahrzeugen. Dabei sind die Stückpreise mit durchschnittlich 14.410,60 EUR im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben (2023: 14.421,36 EUR).

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände erhöhten sich 2024 um 8,2 % auf 347,3 Mio. Euro (2023: 321,0 Mio. Euro). In den Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände sind Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen in Höhe

von 249,8 Mio. Euro (2023: 237,7 Mio. Euro) enthalten. Diese Entwicklung ist neben den volumenabhängigen Kosten für die Zulassung von Neufahrzeugen im Geschäftssegment **Captive Leasing**, auf einen Anstieg der Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen zurückzuführen.

Der Personalaufwand erhöhte sich im Geschäftsjahr 2024 infolge eines höheren Lohnniveaus am Arbeitsmarkt leicht um 4,3 % auf 55,2 Mio. Euro (2023: 52,9 Mio. Euro).

Die Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erhöhten sich im Geschäftsjahr 2024 um 54,3 % auf 2,3 Mio. EUR (2023: 1,5 Mio. EUR). Dies ist insbesondere auf die unter anderem altersbedingte Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Daneben reduzierten sich die Netto-Wertminderungsaufwendungen von finanziellen Vermögenswerten um 63,2 % auf -0,8 Mio. EUR (2023: -2,1 Mio. EUR). Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Reduktion von Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber Lieferanten.

Der Saldo aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ging um 5,1 % auf – 19,7 Mio. Euro zurück (2023: –20,8 Mio. Euro). Dies resultierte insbesondere aus rückläufigen IT-Aufwendungen infolge eines Modernisierungsprojektes der IT-Infrastruktur sowie aus gesunkenen Marketing-Aufwendungen zum Ende des Geschäftsjahres.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) stieg um 45,7 % auf 322,0 Mio. Euro (2023: 221,0 Mio. Euro).

Die Abschreibungen erhöhten sich hauptsächlich aufgrund des konstanten Wachstum des Leasingvertragsbestands und dem damit verbundenen Leasingvermögen um 68,6 % bzw. 131,9 Mio. Euro auf 324,3 Mio. Euro (2023: 192,4 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit – 2,3 Mio. Euro um <-100 % und damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (2023: 28,6 Mio. Euro). Dies ist hauptsächlich auf die gestiegenen außerplanmäßigen Abschreibungen im Leasingvermögen zurückzuführen.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Berichtsjahr stark um <-100 % auf –47,0 Mio. Euro (2023: –16,0 Mio. Euro). Die negative Entwicklung ist insbesondere auf die steigenden Refinanzierungskosten infolge eines erhöhten Finanzierungsbedarfs bei einem anhaltend hohen Zinsniveau zurückzuführen. Der Finanzierungsbedarf lässt sich wiederum auf den stark wachsenden Leasingvertragsbestand zurückführen.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf –49,3 Mio. Euro und lag damit um <-100 % deutlich unter dem Vorjahreswert von 12,6 Mio. Euro. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Leasingvermögen infolge einer negativen Restwertentwicklung für Gebrauchtfahrzeuge. Die Rest- und Marktwertdifferenzen sind insbesondere auf Elektrofahrzeuge zurückzuführen.

Die operative Umsatzrendite, errechnet als Quotient von EBT und operativem Umsatz, belief sich entsprechend auf –10,8 % (2023: 3,7 %).

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag sanken 2024 um – 13,9 Mio. Euro auf –10,1 Mio. Euro (2023: 3,8 Mio. Euro). Diese Entwicklung ist auf das negative Konzernergebnis infolge der gestiegenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Leasingvermögen zurückzuführen.

5. Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Allane Mobility Group lag zum 31. Dezember 2024 bei 2.441,1 Mio. Euro und damit 767,8 Mio. Euro bzw. 45,9 % über dem Wert zum 31. Dezember 2023 (1.673,3 Mio. Euro).

Die langfristigen Vermögenswerte, die sich gegenüber dem Vorjahr um 711,3 Mio. Euro auf 2.184,4 Mio. Euro erhöhten, (2023: 1.473,1 Mio. Euro; 48,3%), waren unverändert durch das Leasingvermögen dominiert. So hat sich das Leasingvermögen im Stichtagsvergleich um 708,0 Mio. Euro bzw. 50,3 % auf 2.114,4 Mio. Euro und damit deutlich erhöht (2023: 1.406,4 Mio. Euro). Der Anteil des Leasingvermögens an den Gesamtkтива stieg damit auf 86,6 % (2023: 84,1%). Innerhalb der langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich das Sachanlagevermögen, die sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte sowie die latenten Ertragssteueransprüche. Das Sachanlagevermögen stieg um 1,8 Mio. Euro bzw. 4,7 % auf 39,0 Mio. Euro (2023: 37,2 Mio. Euro). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die erworbenen Nutzungsrechte im Zusammenhang mit dem 2024 abgeschlossenen Mietvertrag für den künftigen Geschäftsstandort in Garching zurückzuführen. Die sonstige langfristigen Forderungen und Vermögenswerte stiegen im Geschäftsjahr 2024 um 47,1 % auf 5,8 Mio. EUR (2023: 4,0 Mio. EUR). Im Wesentlichen ist diese Entwicklung auf den Anstieg als Finanzierungsleasing klassifizierte Leasingverträge zurückzuführen. Gegenläufig hierzu reduzierten sich die Forderungen aus Zinsswaps deutlich. Die latenten Ertragssteueransprüche erhöhten sich 2024 um 1,4 Mio. Euro bzw. >100 % auf 2,1 Mio. Euro (2023: 0,7 Mio. Euro), welcher sich auf die Erhöhung der latenten Steuern aufgrund des Verlustvortrags zurückführen lässt

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen im Stichtagsvergleich um 56,5 Mio. Euro bzw. 28,2 % auf 256,7 Mio. Euro (2023: 200,2 Mio. Euro). Dies resultierte hauptsächlich aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie dem Anstieg der Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 6,8 Mio. Euro bzw. 6,9 % auf 105,2 Mio. Euro (2023: 98,4 Mio. Euro). Die Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen erhöhten sich um 56,5 Mio. Euro bzw. >100% auf 60,7 Mio. Euro (2023: 4,2 Mio. Euro). Der deutliche Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte resultiert im Wesentlichen aus Absatzförderungen im Segment **Captive Leasing**, die im Geschäftsjahr 2024 gegenüber Hyundai und Kia abgerechnet wurden. Die liquiden Mittel lagen mit 8,1 Mio. Euro (2023: 5,2 Mio. Euro) über dem Vorjahresniveau, was auf die Stichtagsbetrachtung zurückzuführen ist.

Die Ertragsteuerforderungen stiegen im Stichtagsvergleich deutlich um 2,0 Mio. Euro bzw. >100 % auf 2,2 Mio. Euro (2023: 0,2 Mio. Euro). Diese Entwicklung lässt sich im Wesentlichen auf den Verlustvortrag im Geschäftsjahr 2024 zurückführen.

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Aktiva in Mio. Euro	2024	2023
Langfristige Vermögenswerte		
Immaterielle Vermögenswerte	18,9	20,6
Leasingvermögen	2.114,4	1.406,4
Übrige	51,1	46,1
Kurzfristige Vermögenswerte		
Vorräte	36,5	44,5
Liquide Mittel	8,1	5,2
Übrige	212,1	150,6
Aktiva	2.441,1	1.673,3

5.1 Eigenkapitalentwicklung

Per 31. Dezember 2024 belief sich das Eigenkapital der Allane Mobility Group auf 188,4 Mio. Euro. Die Reduzierung um –49,7 Mio. Euro bzw. –20,9 % (2023: 238,2 Mio. Euro) resultiert insbesondere aus dem Konzernfehlbetrag abzüglich der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2023 von 1,9 Mio. Euro. Die Eigenkapitalquote verringerte sich folglich von 14,2 % auf 7,7%. Diese Entwicklung ist auf den Anstieg der Bilanzsumme zurückzuführen, der durch das wachsende Leasingvermögen infolge eines zunehmenden Leasingvertragsbestands verursacht wurde bei gleichzeitig gesunkenem Eigenkapital.

Das Grundkapital der Allane SE betrug zum Bilanzstichtag – unverändert zum Vorjahr 20,6 Mio. Euro.

Konzern-Bilanz (verkürzte Darstellung)

Passiva in Mio. Euro	2024	2023
Eigenkapital	188,4	238,2
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	1.656,0	920,7
Übrige	72,9	72,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		
Finanzverbindlichkeiten	316,8	256,2
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehender Unternehmen	11,1	0,1
Vertragsverbindlichkeiten	26,2	20,8
Übrige	169,7	164,5
Passiva	2.441,1	1.673,3

5.2 Fremdkapitalentwicklung

Zum 31. Dezember 2024 wies der Konzern langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen in Höhe von 1.728,9 Mio. Euro (2023: 993,5 Mio. Euro) aus, was einem Anstieg von 74,0 % im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht. Diese Entwicklung resultiert insbesondere aus einer Erhöhung der langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 735,3 Mio. Euro bzw. 79,9 % auf 1.656,0 Mio. Euro (2023: 920,7 Mio. Euro). Grund dafür war das Wachstum des Leasingvertragsvolumens, hauptsächlich im Geschäftssegment **Captive Leasing**, und der damit verbundene Anstieg des Finanzierungsbedarfs. Neben langfristigen Darlehen der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, wurde die Finanzierung durch ein Asset-Backed-Securities-Programm („ABS-Programm“) gesichert. Die revolving Darlehensaufnahme bei der Santander Consumer Bank AG erfolgt auf Basis eines auf unbestimmte Zeit geschlossenen „Credit Facility Agreements“, das im Geschäftsjahr 2020 geschlossen wurde. Die Vereinbarung beinhaltet eine „Change of Control“ Klausel, auf deren Basis die Darlehensgeberin das Recht hat, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten beim Eintritt eines Kontrollwechsels unverzüglich fällig zu stellen. Dieses Recht wurde im Berichtsjahr 2024 und bis zum Zeitpunkt der Aufstellung des Geschäftsberichtes nicht in Anspruch genommen. Das ABS-Programm belief sich zum 31. Dezember 2024 auf ein Gesamtvolumen von 1.050,0 Mio. Euro, was einer Aufstockung von 350,0 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahresstichtag entspricht.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 523,8 Mio. Euro (2023:

441,6 Mio. Euro). Der Anstieg um 82,2 Mio. Euro bzw. 18,6 % resultierte insbesondere aus einer Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber nahestehender Unternehmen um 11,0 Mio. Euro bzw. >100 % auf 11,1 Mio. Euro (2023: 0,1 Mio. Euro). Grund dafür waren zum Stichtag ausstehende Lieferanten- und Dienstleisterrechnungen sowie ein Anstieg der sonstigen Verbindlichkeiten um 18,2 Mio. Euro bzw. 45,2 % auf 58,6 Mio. Euro (2023: 40,4 Mio. Euro). Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 60,6 Mio. Euro bzw. 23,7 % auf 316,8 Mio. Euro (2023: 256,2 Mio. Euro), was insbesondere aus der Erhöhung des Volumens des ABS-Programms resultiert. Weiterhin erhöhten sich auch die kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Drittbanken auf 83,0 Mio. Euro (2023: 107,0 Mio. Euro). Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen stiegen um 0,6 Mio. Euro bzw. 15,3 % auf 4,4 Mio. Euro.

6. Finanzlage

6.1 Finanzmanagement und Finanzinstrumente

Das Finanzmanagement der Allane Mobility Group erfolgt zentral im Konzernbereich Finanzen und basiert auf internen Richtlinien, Risikovorgaben sowie einer monatlichen Konzernfinanzplanung. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören die Sicherung der Liquidität, die kostenorientierte und nachhaltige Finanzierung der Konzerngesellschaften, das Zinsrisikomanagement, das Bonitätsmanagement sowie die fristenkongruente Refinanzierung. Zudem erfolgen die operative Liquiditätssteuerung und das Cash Management zentral für alle Konzerngesellschaften.

Die Finanzierungsinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus Darlehen der Santander Consumer Bank AG, einem ABS-Programm sowie bilateralen Kreditlinien mit weiteren Banken zusammen.

Zum Ende des Jahres 2024 erfolgte die Finanzierung der Allane Mobility Group vor allem durch folgende Instrumente:

- Kurz- und langfristige Inanspruchnahme aus dem ABS-Programm mit marktüblich variabler Verzinsung und Fälligkeiten bis 2029 sowie
- kurz- und langfristige, marktüblich verzinsten Inanspruchnahmen von Bankkreditlinien. Diese Bankkreditlinien waren zum 31. Dezember 2024 im Umfang von 77 Mio. Euro nicht in Anspruch genommen.

6.2 Liquiditätslage

Konzern-Kapitalflussrechnung (verkürzte Darstellung)

in Mio. Euro	2024	2023
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ¹	-773,0	-339,2
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Investitionstätigkeit ¹	-6,9	-12,6
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Finanzierungstätigkeit	782,1	351,8
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	2,2	-0,0

¹ Abgängen von Sachanlagevermögen in Höhe von 1,2 Mio. Euro wurden im Vorjahr unter dem Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Ab dem Geschäftsjahr 2024 unter dem Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Investitionstätigkeit.

Nach Veränderungen im Leasingvermögen sowie im Nettoumlaufvermögen errechnet sich ein Mittelabfluss aus Geschäftstätigkeit von 773,0 Mio. Euro (2023: Mittelzufluss von 339,2 Mio. Euro). Die Veränderung ist insbesondere auf einen deutlichen Anstieg der Ausgaben für Investitionen in das Leasingvermögen zurückzuführen.

Aus der Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss von 6,9 Mio. Euro (2023: Mittelabfluss von 12,6 Mio. Euro), im Wesentlichen bedingt durch Investitionen in immaterielle Vermögenswerte.

Die Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Mittelzufluss von 782,1 Mio. Euro (2023: Mittelabfluss von 351,8 Mio. Euro). Den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen in Höhe von 1.001,1 Mio. Euro standen die Dividendenauszahlung für das Geschäftsjahr 2023 sowie Rückführungen von Finanzverbindlichkeiten inklusive Zinszahlungen in Höhe von insgesamt 195,1 Mio. Euro gegenüber.

Als Summe der Cashflows blieb die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands zum 31. Dezember 2024 mit 2,2 Mio. Euro über dem Niveau des Vorjahresstichtags (2023: Anstieg um 0,0 Mio. Euro).

6.3 Investitionen

Die Allane Mobility Group steuerte im Geschäftsjahr 2024 Fahrzeuge in einem Gesamtwert von 1.243,4 Mio. Euro (2023: 812,0 Mio. Euro; 53,1%) in die Leasingflotte ein. Dies resultiert hauptsächlich aus einem Anstieg des Bestellvolumens, bedingt durch den steigenden Vertragsbestand im Geschäftssegment **Captive Leasing**.

7. Segmentberichte

7.1 Geschäftsbereich Leasing

Der Geschäftsbereich Leasing umfasst die operativen Geschäftssegmente **Flottenleasing** (Firmenkundenleasing), **Online Retail** (Privat- und Gewerbekundenleasing) sowie **Captive Leasing** (Privat- und Gewerbekunden für Hyundai Leasing und Kia Leasing).

Der Vertragsbestand des Geschäftsbereichs Leasing lag zum 31. Dezember 2024 bei 94.600 Verträgen und damit 22,4 % über dem Wert zum Vorjahresstichtag (2023: 77.300 Verträge).

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete der Geschäftsbereich Leasing einen Gesamtumsatz von 722,1 Mio. Euro, was einem Anstieg um 21,5 % (2023: 594,2 Mio. Euro) entspricht. Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) stieg um 35,7 % auf 435,9 Mio. Euro (2023: 321,1 Mio. Euro). Die Leasingerlöse („Finanzrate“) erhöhten sich dabei um 48,9 % auf 320,7 Mio. Euro (2023: 215,3 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus dem Leasinggeschäft, die hauptsächlich aus Serviceumsätzen bestehen, nahmen um 8,9 % auf 115,2 Mio. Euro (2023: 105,8 Mio. Euro) zu. Die Erlöse aus Fahrzeugverkäufen stiegen um 4,8 % auf 286,2 Mio. Euro (2023: 273,0 Mio. Euro). Dieser Anstieg resultiert hauptsächlich aus einer leichten Erhöhung des Absatzvolumens verkaufter Fahrzeuge infolge der weiterhin hohen Nachfrage nach Gebrauchtwagen sowie aus der zusätzlichen Vermarktung von Fremdfahrzeugen. Dabei sind die Stückpreise mit durchschnittlich 14.410,60 EUR im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben (2023: 14.421,36 EUR).

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände beliefen sich auf 333,4 Mio. Euro (2023: 306,1 Mio. Euro) und stellen damit die wesentliche Aufwandsposition dar. In den Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände sind 247,0 Mio. Euro (2023: 234,7 Mio. Euro) für Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen enthalten.

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs Leasing erhöhte sich im Berichtsjahr um 44,0 % auf 316,7 Mio. Euro (2023: 220,0 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ging indes deutlich um <-100 % auf -54,4 Mio. Euro (2023: 11,9 Mio. Euro) zurück. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die gestiegenen Abschreibungen sowie eine Verschlechterung des Finanzergebnisses zurückzuführen. In den

Abschreibungen in Höhe von 324,1 Mio. Euro (2023: 192,0 Mio. Euro) sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 52,6 Mio. Euro (2023: 7,2 Mio. Euro) enthalten. Die operative Umsatzrendite des Geschäftsbereichs (EBT/operativer Geschäftsbereichsumsatz) belief sich damit auf -12,5 % (2023: 3,7%).

Kennzahlen Geschäftsbereich Leasing

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	320,7	215,3	48,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	115,2	105,8	8,9
Verkaufserlöse	286,2	273,0	4,8
Gesamterlöse	722,1	594,2	21,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	316,7	220,0	44,0
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-7,4	27,8	<-100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-54,4	11,9	<-100
Operative Umsatzrendite (%)	-12,5	3,7	-16,2 Pkt.

7.1.1 Branchenentwicklung

Die deutsche Leasingwirtschaft, der zweitgrößte Leasingmarkt Europas, verzeichnete 2024 aufgrund der allgemeinen konjunkturellen Schwäche einen Rückgang, wenngleich weniger stark als die Gesamtwirtschaft. Nach Angaben des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) stieg die Zahl der neu abgeschlossenen, bilanzierten Verträge um rund 1 %. Während die Anzahl der Leasingverträge diesen Wert leicht übertraf, ging die Zahl der Neuverträge im Mietkauf moderat zurück.

Quellen

BDL, BDL-RS 7-01-2025, Anlage, 10. Februar 2025.

7.1.2 Geschäftssegmententwicklung Flottenleasing

Im Geschäftssegment **Flottenleasing** sank die Vertragszahl um 6,8 % auf 31.400 Verträge (2023: 33.700 Verträge), was aus dem Weggang von Kunden resultiert.

Im **Flottenleasing** konnte der Umsatz im Geschäftsjahr 2024 um 18,9% auf 341,8 Mio. Euro (2023: 287,4 Mio. Euro) gesteigert werden. Der operative Segmentumsatz ohne Fahrzeugverkäufe erhöhte sich um 11,8% auf 195,9 Mio. Euro (2023: 175,2 Mio. Euro). Mit einem Zuwachs von 15,9 % auf 127,9 Mio. Euro (2023: 110,3 Mio. Euro) stiegen insbesondere die Leasingerlöse, während die Erlöse aus den Serviceleistungen um 4,8 % auf 68,0 Mio. Euro zunahmen (2023: 64,9 Mio. Euro).

Die Verkaufserlöse stiegen um 30,1 % auf 145,9 Mio. Euro (2023: 112,1 Mio. Euro).

Die Kosten für Fuhrpark und Leasinggegenstände stiegen 2024 auf 173,0 Mio. Euro (2023: 129,5 Mio. Euro).

Gleichzeitig konnte das EBITDA des Geschäftssegments um 6,2 % auf 139,3 Mio. Euro (2023: 131,2 Mio. Euro) erhöht werden.

In den Abschreibungen in Höhe von 111,1 Mio. Euro (2023: 96,3 Mio. Euro) sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 4,9 Mio. Euro (2023: 1,1 Mio. Euro) enthalten

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) ging hingegen um -57,7 % auf 11,9 Mio. Euro (2023: 28,2 Mio. Euro) zurück, was hauptsächlich auf höhere Abschreibungen zurückzuführen ist. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Umsatzrendite von 6,1 % wider (2023: 16,1 %).

Kennzahlen

Geschäftssegment Flottenleasing

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	127,9	110,3	15,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	68,0	64,9	4,8
Verkaufserlöse	145,9	112,1	30,1
Gesamterlöse	341,8	287,4	18,9
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	139,3	131,2	6,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	28,2	34,8	-19,0
Ergebnis vor Steuern (EBT)	11,9	28,2	-57,7
Operative Umsatzrendite (%)	6,1	16,1	-10,0 Pkt.

Elektrifizierung der Kundenflotten im Fokus:

Das Geschäftsjahr 2024 war geprägt durch Herausforderungen der Allane-Fleet-Kunden im Bereich der Elektromobilität. In Zusammenarbeit mit dem unternehmensinternen „Competence Center New Mobility“ wurden verschiedene Analysen durchgeführt, in deren Fokus die Themen „E-Car Policy“, „Charge Management Benchmarking“ sowie die Bedarfsanalyse für zukünftige Produktdienstleistungen standen.

Aus dieser Zusammenarbeit ergaben sich Kooperationen und Projekte mit neuen Dienstleistungspartnern wie dem Unternehmen Locio, das sich auf Ladelösungen im häuslichen Umfeld für Dienstwagennutzer spezialisiert hat. Gemeinsam mit einem Flottenkunden startete Allane Fleet im

Jahr 2024 ein Pilotprojekt zur Untersuchung der Ladebedingungen an privaten Wallboxen. Ziel war es, die Wirtschaftlichkeit und Rahmenbedingungen für das Laden zu Hause im Vergleich zu öffentlichen Lademöglichkeiten zu bewerten. Darüber hinaus hat Allane Fleet die Ladelösung von Locio in das Produktportfolio aufgenommen, um Kunden ohne eigene Wallbox eine alternative Lademöglichkeit zur Verfügung zu stellen.

Kundenzufriedenheit:

Auch 2024 hat Allane Fleet Kundenfeedback zum bestehenden Dienstleistungsportfolio eingeholt. Dabei wurde besonderer Wert auf eine zielgruppengerechte und kompakte Gestaltung der Befragung gelegt, um die Teilnahmebereitschaft zu erhöhen. Die überarbeitete Befragungsmethodik führte zu einer deutlich gesteigerten Rückmeldung von Kundenseite. Die Ergebnisse zeigten zudem eine spürbare Verbesserung der allgemeinen Zufriedenheit mit den angebotenen Leistungen.

7.1.3 Geschäftssegmententwicklung Online Retail

Der Vertragsbestand des Geschäftssegments reduzierte sich um 11,4 % auf 24.200 Verträge (2023: 27.300 Verträge). Grund hierfür ist das Auslaufen von Verträgen im Geschäftsjahr bei gleichzeitig weniger Neuabschlüssen.

Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete das Geschäftssegment **Online Retail** einen Umsatzrückgang von 10,8 % auf 244,5 Mio. Euro (2023: 274,1 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz ohne Verkaufserlöse verblieb mit einem leichten Rückgang in Höhe von 0,3 % auf 113,6 Mio. Euro (2023: 114,0 Mio. Euro) auf Vorjahresniveau konstant.

Die Leasingerlöse verzeichnen einen Anstieg von 6,4 % auf 83,6 Mio. Euro (2023: 78,6 Mio. Euro). Die Serviceumsätze aus dem Geschäftssegment **Online Retail** sanken um 15,3 % auf 30,0 Mio. Euro (2023: 35,4 Mio. Euro). Die Verkaufserlöse sanken insgesamt um 18,3 % auf 130,9 Mio. Euro (2023: 160,2 Mio. Euro).

Die Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände reduzierten sich auf 135,9 Mio. Euro (2023: 169,3 Mio. Euro).

Das EBITDA des Geschäftssegments konnte um 4,2 % auf 82,7 Mio. Euro (2023: 79,3 Mio. Euro) gesteigert werden.

In den Abschreibungen in Höhe von 70,7 Mio. Euro (2023: 64,3 Mio. Euro) sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 5,2 Mio. Euro (2023: 0,3 Mio. Euro) enthalten.

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) verzeichnete hingegen einen starken Rückgang um <-100 % auf -2,1 Mio. Euro (2023: 7,9 Mio. Euro), was vor allem im Vergleich zum Vorjahr auf einen geringeren Umsatz infolge eines rückläufigen Vertragsbestands zurückzuführen ist. Dieses Ergebnis spiegelt sich in der Veränderung der Umsatzrendite auf -1,8 % wieder (2023: 7,0 %).

Kennzahlen

Geschäftssegment Online Retail

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	83,6	78,6	6,4
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	30,0	35,4	-15,3
Verkaufserlöse	130,9	160,2	-18,3
Gesamterlöse	244,5	274,1	-10,8
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	82,7	79,3	4,2
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	12,0	15,1	-20,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-2,1	7,9	<-100
Operative Umsatzrendite (%)	-1,8	7,0	-8,8 Pkt.

Steigerung der Effizienz im Vertrieb:

Das Geschäftssegment Online Retail setzte den Umbau des Endkundenvertriebs im Geschäftsjahr 2024 wie geplant fort. Im Zuge dessen erfolgte eine personelle Erweiterung und strukturelle Anpassung des Vertriebsteams, unter anderem zur stärkeren Integration von Zusatzleistungen wie Winterreifen und Wartungsangeboten in den Verkaufsprozess. Zudem wurde ein neues Provisionsmodell eingeführt.

Ausbau und Optimierung des Angebots:

Im Geschäftsjahr 2024 intensivierte das Geschäftssegment Online Retail die Zusammenarbeit mit Handelspartnern und Herstellern, um dem anhaltenden Preiswettbewerb im Neuwagenleasing zu begegnen. So wurde das Angebotsportfolio angepasst und stärker auf ausgewählte Fahrzeugmodelle konzentriert.

Erweiterung der Aktivitäten im Kampagnenbereich:

Die im Jahr 2023 eingeführten Maßnahmen zur vertrieblichen Unterstützung wurden 2024 weitergeführt. Über das gesamte Geschäftsjahr hinweg wurden monatlich wechselnde Leasingangebote im Rahmen gezielter Kampagnen kommuniziert. Die Kampagne im November 2024 („Black Leasing Friday“) verzeichnete dabei die höchste Bestellmenge im Jahresverlauf.

Launch von allane.de:

Mit dem Launch von allane.de führte die Allane Mobility Group im September 2024 ihre umfassenden Marketinginitiativen fort. Die neue Plattform zur Vermarktung von Neuwagenleasingangeboten löst die bestehende Plattform sixt-neuwagen.de sukzessive ab und konsolidiert das Leistungsspektrum unter einer einheitlichen Marke. Dabei richtet sich allane.de an Privatkunden und kleinere Geschäftskunden. Im November 2024 hat die Allane Mobility Group damit begonnen, allane.de auch mit entsprechenden Brandingkampagnen zu bewerben, um sie als stärksten Online-Vertriebskanal der Unternehmensgruppe zu etablieren. Diese Aktivitäten werden im Jahr 2025 weiter intensiviert.

7.1.4 Geschäftssegmententwicklung Captive Leasing

Der Vertragsbestand Geschäftssegment Captive Leasing erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um >100 % auf 39.000 (2023: 16.300). Dies ist vor allem auf die Erweiterung des Produktangebotes und den dadurch steigenden Kundenvertragsstamm zurückzuführen.

Im Jahr 2024 verzeichnete das Geschäftssegment Captive Leasing einen deutlichen Umsatzanstieg von >100 % auf 135,8 Mio. Euro (2023: 32,7 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Erlöse aus Fahrzeugverkäufen) stieg um >100 % auf 126,4 Mio. Euro (2023: 31,9 Mio. Euro). Dabei erhöhten sich die Leasingerlöse um >100 % auf 109,2 Mio. Euro (2023: 26,4 Mio. Euro). Die sonstigen Erlöse aus Serviceleistungen im Leasinggeschäft stiegen ebenfalls um >100 % auf 17,2 Mio. Euro (2023: 5,5 Mio. Euro). Auch die Verkaufserlöse stiegen um >100 % auf 9,4 Mio. Euro an (2023: 0,8 Mio. Euro).

Die Aufwendungen für Leasinggegenstände und Fuhrpark stiegen auf 24,5 Mio. Euro (2023: 7,3 Mio. Euro).

Das EBITDA des Geschäftssegments verbesserte sich um >100 % auf 94,7 Mio. Euro (2023: 9,2 Mio. Euro).

In den Abschreibungen in Höhe von 142,3 Mio. Euro (2023: 31,3 Mio. Euro) sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 42,5 Mio. Euro (2023: 5,8 Mio. Euro) enthalten

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) sank hingegen um <-100 % auf -64,2 Mio. Euro (2023: -24,3 Mio. Euro). Dies ist hauptsächlich auf gestiegene Abschreibungen aufgrund von Differenzen zwischen kalkulierten Restwerten und Marktwerten sowie auf ein negatives Finanzergebnis zurückzuführen. Die Umsatzrendite lag entsprechend bei -50,8 % (2023: -76,1 %).

Kennzahlen

Geschäftssegment Captive Leasing

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung in %
Leasingerlöse (Finanzrate)	109,2	26,4	>100
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	17,2	5,5	>100
Verkaufserlöse	9,4	0,8	>100
Gesamterlöse	135,8	32,7	>100
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	94,7	9,2	>100
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	-47,7	-22,2	<-100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	-64,2	-24,3	<-100
Operative Umsatzrendite (%)	-50,8	-76,1	+25,3 Pkt.

Starkes Wachstum:

Das Geschäftssegment Captive Leasing ist das jüngste der Allane Mobility Group. Nach der Pilot- und der Markteintrittsphase in den Jahren 2022 bzw. 2023 wurde das Captive Leasing im Geschäftsjahr 2024 stark ausgebaut. Mittlerweile kooperiert die Allane Mobility Group mit nahezu allen Hyundai- und Kia-Händlern in Deutschland. Dabei tritt das Unternehmen unter den Marken „HYUNDAI Leasing“ und „KIA Leasing“ auf, die in enger Abstimmung mit den Importeuren Hyundai Motor Deutschland GmbH und Kia Deutschland GmbH eingesetzt werden. Dies unterstreicht die strategische Zusammenarbeit mit den jeweiligen Markenorganisationen.

Kontinuierliche Weiterentwicklung:

Kernstück für die Zusammenarbeit zwischen dem Geschäftssegment Captive Leasing und den angeschlossenen Hyundai- und Kia-Händlern ist das von der Allane Mobility Group entwickelte Händlerportal „Allease“, mit dem Fahrzeuge konfiguriert, Kunden verwaltet, Leasingangebote erstellt und -verträge prozessiert werden. Seit Beginn der Pilotphase mit ausgewählten Händlern wurde Allease stetig weiterentwickelt. Basierend auf regelmäßigem Händler-Feedback konnte das System auch 2024 kontinuierlich optimiert werden.

Gezielte Produkterweiterung:

Der Trend zur Fahrzeugnutzung anstelle des Kaufs setzte sich auch 2024 ungebrochen fort. Um ihren Kunden einen umfassenden Service zu bieten, fragen Fahrzeugimporteure und -händler verstärkt optionale Serviceprodukte nach. Die Allane Mobility Group erfüllt diesen Bedarf einmal mehr mit

ihrem jüngsten Geschäftssegment Captive Leasing. 2024 wurde die Produktpalette durch die Einführung von „Leasingschutz GAP“ weiter ausgebaut. Das Produkt schützt den Kunden im Falle eines Totalschadens des geleasten Fahrzeugs vor unerwarteten Kosten, wobei die Abrechnung mit den monatlichen Leasingraten erfolgt. Damit bietet die Allane Mobility Group auch im Captive Leasing ein umfassendes Serviceangebot, das nicht nur das Leasing-, sondern auch Full-Service-Lösungen für Hyundai- und Kia-Händler in Deutschland umfasst.

7.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

Der Geschäftsbereich Flottenmanagement wird nicht weiter unterteilt, wonach der Geschäftsbereich Flottenmanagement im gleichnamigen Geschäftssegment Flottenmanagement seine Geschäfte führt.

7.2.1 Branchenentwicklung

Trotz rückläufiger Neuzulassungen im Jahr 2024 bleibt die Nachfrage nach professionellen Flottenmanagement-Dienstleistungen aus Sicht der Allane Mobility Group auf einem hohen Niveau. In einem herausfordernden Marktumfeld setzen Unternehmen verstärkt auf externe Spezialisten, um ihre Fahrzeugflotten effizient zu verwalten. So können sich Flottenmanager auf ihr Kerngeschäft fokussieren, Kosten- und Planungssicherheit erreichen und Zugriff auf spezialisiertes Know-how erlangen.

Laut Dataforce wurden 2024 in Deutschland rund 912.000 neue Pkw im „Relevanten Flottenmarkt“ (gewerbliche Neuzulassungen ohne Fahrzeugbau, -handel und Autovermieter) zugelassen. Das entspricht einem Rückgang von 7 % gegenüber dem Vorjahr. Nach dem Rekordwert der Neuzulassungen im „relevanten Flottenmarkt“ im Jahr 2023 wurden 2024 wieder mehr Privatfahrzeuge als Firmenwagen zugelassen. Das prozentual stärkste Wachstum wurde laut Dataforce bei Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Hybridantrieb (39 %) verzeichnet, gefolgt von PHEVs (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) mit einem Anstieg von 9 % und Benzinern mit 7 %. Die Neuzulassungen in den Bereichen Diesel und BEVs (Battery Electric Vehicle) entwickelten sich 2024 rückläufig.

Trotz eines weitgehend stabilen Flottenmarkts steigt die Komplexität im Flottenmanagement kontinuierlich – ein Trend, den die Allane Mobility Group als zentralen Treiber für maßgeschneiderte Mobilitätslösungen identifiziert. Unternehmen stellen zunehmend höhere Anforderungen an Effizienz, Flexibilität und Transparenz ihrer Fuhrparks. Vor

diesem Hintergrund gewinnen individuelle Beratungskonzepte und modulare Serviceangebote an Bedeutung. Zudem beschleunigt die fortschreitende Digitalisierung den Bedarf an intelligenten Schnittstellen für einen nahtlosen und sicheren Datenaustausch.

Quelle

Dataforce, Marktsegmententwicklung Dezember 2024: Transportermarkt Top, Pkw Flop, 9. Januar 2025.

7.2.2 Geschäftsentwicklung

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

Der Vertragsbestand des Geschäftssegments lag zum 31. Dezember 2024 mit 48.900 Verträgen um 0,8 % über dem Wert zum Vorjahresstichtag (2023: 48.500 Verträge). Der leichte Anstieg ist im Wesentlichen auf den wachsenden Vertragsbestand mit bestehenden Kunden zurückzuführen.

Der Gesamtumsatz des Geschäftsbereichs lag im Berichtsjahr bei 25,2 Mio. Euro und damit um 0,5 % über dem Niveau des Vorjahres (2023: 25,1 Mio. Euro). Der operative Segmentumsatz (exklusive Verkaufserlöse) stieg um 0,6% auf 21,7 Mio. Euro (2023: 21,6 Mio. Euro). Die Erlöse aus der Weitervermittlung bzw. dem Weiterverkauf von Kundenfahrzeugen blieb mit 3,5 Mio. Euro konstant.

Die wesentlichen Aufwendungen entfallen auf Fuhrpark und Leasinggegenstände, deren Kosten im Berichtsjahr leicht um 0,9 Mio Euro auf 14,1 Mio. Euro gesunken sind (2023: 15,0 Mio. Euro).

Das Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) des Geschäftsbereichs stieg 2024 um mehr als 100 % auf 5,3 Mio. Euro an (2023: 1,1 Mio. Euro). Das Ergebnis vor Steuern (EBT) erhöhte sich ebenfalls um mehr als 100 % auf 5,0 Mio. Euro (2023: 0,7 Mio. Euro). Die Ergebnisentwicklung war durch verringerte Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr getrieben. Die operative Umsatzrendite (EBT/operativer Segmentumsatz) lag damit bei 23,2 % (2023: 3,1%).

Kennzahlen Geschäftsbereich Flottenmanagement

in Mio. EUR	2024	2023	Veränderung in %
Flottenmanagementenerlöse	21,7	21,6	0,6
Verkaufserlöse	3,5	3,5	0,0
Gesamterlöse	25,2	25,1	0,5
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	5,3	1,1	>100
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	5,1	0,8	>100
Ergebnis vor Steuern (EBT)	5,0	0,7	>100
Operative Umsatzrendite (%)	23,2	3,1	+20,1 Pkt.

Erweiterung des Beratungs- und Kooperationsangebote:
Im ersten Halbjahr 2024 hat Allane Mobility Consulting das Beratungsangebot erweitert. Dazu gehört unter anderem das Analyseformat „360° Mobility Check“ zur ganzheitlichen Betrachtung betrieblicher Mobilitätsstrukturen, das Unternehmen dabei unterstützt, Potenziale zur Reduktion von CO₂-Emissionen, zur Verbesserung der Mitarbeitermobilität sowie zur Kostenoptimierung zu identifizieren.

Zudem ist die Allane Mobility Group eine neue Kooperation mit der Ecoturn GmbH (Elektrovorteil.de) eingegangen. Auf dieser Basis können Flottenkunden seit dem Geschäftsjahr 2024 die Treibhausgasminderungsprämie (THG-Prämie) für batterieelektrische Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur über Elektrovorteil.de beantragen. Die Kooperation zielt darauf ab, den administrativen Aufwand für Kunden zu verringern. Teil des Angebots ist auch die Vermarktung der anrechenbaren THG-Quote. Anspruchsberechtigt sind Halter von rein batterieelektrischen Fahrzeugen.

Erweiterung des EcoVadis Zertifikats:

Im Juli 2024 wurde die bestehende EcoVadis-Zertifizierung der Allane Mobility Group erweitert. Damit wurden zusätzliche Fortschritte in den Bereichen Umwelt, Arbeits- und Menschenrechte, Ethik sowie nachhaltige Beschaffung dokumentiert. Insgesamt wurde die Allane Mobility Group als „Committed Company“ eingestuft. Die aktualisierte Bewertung unterstreicht die Weiterentwicklung der unternehmensweiten Nachhaltigkeitsleistungen.

B.3 – Personalbericht

1. Strategische Personalarbeit

Als Dienstleistungsunternehmen legt die Allane Mobility Group großen Wert auf die Zufriedenheit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und betrachtet die Personalarbeit als strategischen Erfolgsfaktor. Ihr ganzheitlicher Ansatz umfasst sowohl Auswahlverfahren zur gezielten Eignungsbewertung potenzieller Kandidaten als auch umfassende Aus- und Weiterbildungsprogramme zur fachlichen und persönlichen Entwicklung.

Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Allane Mobility Group durchlaufen einen individuell gestalteten Onboarding-Prozess, der sowohl eine fachliche als auch eine persönliche Einführung in die jeweilige Abteilung und das gesamte Unternehmen umfasst.

Während des Beschäftigungsverhältnisses fördert die Allane Mobility Group eine aktive Feedback-Kultur mit regelmäßigen wechselseitigen Bewertungen zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften. Instrumente wie Mitarbeiterzufriedenheitsumfragen und 360-Grad-Feedbacks – die Selbsteinschätzungen mit Bewertungen von Vorgesetzten, Kolleginnen und Kollegen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern abgleichen – dienen als wertvolle Indikatoren für individuelle Entwicklungs- und Fördermaßnahmen. Darüber hinaus steht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine digitale Schulungsplattform mit einer Vielzahl an Weiterbildungsseminaren zur Verfügung, aus denen in Abstimmung mit der Führungskraft passende Angebote ausgewählt werden können.

Ziel der Personalentwicklung ist es, die Mitarbeitenden zu befähigen, eigenverantwortlich zu handeln, die Produkte und Services der Allane Mobility Group an die sich wandelnden (Mobilitäts-)Bedürfnisse der Kunden anzupassen und aktiv zur Weiterentwicklung des Angebots beizutragen. Durch eine kontinuierliche, an individuelle Bedürfnisse und betriebliche Anforderungen angepasste Förderung sollen sie die notwendigen Fähigkeiten und Kompetenzen erlangen, um Innovationen voranzutreiben und die Zukunft des Unternehmens aktiv mitzugestalten.

Die Nachwuchsförderung, Mitarbeiterentwicklung und Führungskräfteausbildung sind integrale Bestandteile des zentralen Personalmanagements der Allane Mobility Group.

Förderprogramme

Die Allane Mobility Group bietet ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vielfältige nationale und internationale Karriereperspektiven sowie umfassende Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung. Ein zentraler Bestandteil der Führungskräfteentwicklung sind die Förderprogramme „Team Leader“ und „Supervisor“. Ziel dieser Programme ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit besonderem Entwicklungspotenzial zu identifizieren, strukturiert zu fördern und so künftige Leistungsträger und Führungskräfte systematisch auszubilden.

2. Mitarbeiterzahlen

Zahl der durchschnittlichen Beschäftigten nach Geschäftsbereich

	2024	2023
Leasing	628	664
Flottenmanagement	75	66
Gesamt	703	730

Die Allane Mobility Group beschäftigte im Jahr 2024 durchschnittlich 703 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2023: 730 Beschäftigte). Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von rund 3,7%.

3. Grundzüge des Vergütungssystems

3.1 Allgemeine Vergütungspolitik der Allane Mobility Group

Der Vorstand der Allane SE ist für die angemessene Gestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich und informiert den Aufsichtsrat regelmäßig über deren konkrete Ausgestaltung – unter freiwilliger Berücksichtigung der Anforderungen der Institutsvergütungsverordnung (InstitutsVergV). Die Verantwortung für die Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands liegt hingegen beim Aufsichtsrat der Allane SE. Die Kontrollinstanzen – insbesondere Interne Revision, Compliance, Personalwesen und Risikomanagement – sind gemäß den

Vorgaben der InstitutsVergV in die Gestaltung und Überwachung der Vergütungssysteme eingebunden.

Die Vergütungspolitik ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Allane Mobility Group. Sie hat das Ziel, qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, die bestehende Belegschaft durch geeignete Anreize zu motivieren und langfristig an das Unternehmen zu binden. Darüber hinaus stellt die Vergütungspolitik die Einhaltung aller relevanten gesetzlichen Vorgaben sicher. Dabei gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Die Vergütungspolitik 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 Interessenkonflikten.
- Sie unterstützt die künftige wirtschaftliche Entwicklung und Leistungsfähigkeit der Allane Mobility Group.

3.2 Vergütungssystem der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Allane Mobility Group ist nicht tarifgebunden.

Das nachfolgend beschriebene Vergütungssystem ist in seinen Bestandteilen über alle Geschäftsbereiche hinweg weitgehend einheitlich und wird daher als Ganzes dargestellt. Etwaige Abweichungen in Einzelfällen werden ausdrücklich gekennzeichnet.

Die Gesamtvergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzt sich aus einer festen, erfolgsunabhängigen Grundvergütung, einer variablen Gehaltskomponente (Bonus oder Provision) sowie zusätzlichen Benefits (Nebenleistungen) zusammen. Dabei erhalten nicht alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine variable Gehaltskomponente.

Erfolgsunabhängige Grundvergütung

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten ein Jahresfestgehalt, das in zwölf gleichen monatlichen Raten nachträglich ausgezahlt wird (Grundvergütung). Die Höhe der erfolgsunabhängigen Vergütung richtet sich maßgeblich nach der ausgeübten Funktion, dem Aufgaben- und Verantwortungsumfang sowie den damit einhergehenden Entscheidungsbefugnissen.

Variable Vergütung

Neben der Grundvergütung erhält ein Teil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine variable, auf Jahresbasis bemessene Vergütung, die von der Unternehmensleistung und/oder der individuellen Zielerreichung abhängt. Die Höhe des variablen Anteils richtet sich nach Funktion, Hierarchieebene und dem persönlichen Grad der Zielerreichung. Bei vollständiger Zielerreichung liegt das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung zwischen ca. 60:40 und ca. 95:5. Die individuellen Ziele sind aus den übergeordneten Unternehmenszielen abgeleitet und berücksichtigen stets die Zielsetzungen der jeweiligen Organisationseinheit. Die Auszahlung der variablen Vergütung erfolgt nach Abschluss des Geschäftsjahres, spätestens mit der Gehaltsauszahlung für den dritten Monat nach Geschäftsjahresende.

Abweichend davon wird die variable Vergütung (Provision) im Vertrieb monatlich (Online Retail) bzw. quartalsweise (Flottenleasing) berechnet und nachträglich ausbezahlt. Im Geschäftssegment Online Retail kann das Verhältnis von Grundvergütung zu variabler Vergütung in Abhängigkeit des persönlichen Zielerreichungsgrades bis zu 1:2 erreichen. Die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erbringen ihre Vertriebsleistung innerhalb eines klar definierten Rahmens, ohne eigenständig über das Zustandekommen eines Vertrags zu entscheiden. Die finale Freigabe erfolgt durch das Operative Kreditmanagement gemäß der geltenden Kompetenzordnung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass das Handeln des Vertriebsteams den Vorgaben der Risikostrategie entspricht.

Benefits

Neben Grundvergütung und variabler Vergütung können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Allane Mobility Group folgende Nebenleistungen erhalten:

- Vermögenswirksame Leistungen,
- betriebliche Altersversorgung, angeboten über einen Partner,
- Firmenwagen und Tankkarte, abhängig von der jeweiligen Funktion,
- Mobiltelefon,
- PKW-Leasing sowie
- Fahrrad-Leasing.

Die Gestaltung der Vergütung und der Vergütungssysteme richtet sich nach den Vorgaben des §5 InstitutsVergV. Dabei sollen die bestehenden Strategien, das Geschäftsmodell, der organisatorische Aufbau und die Kompetenzregelungen in Kombination mit der Vergütungsstruktur sicherstellen, dass keine Anreize zum Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken geschaffen werden

und die Überwachungsfunktion der Kontrolleinheiten nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus besteht keine signifikante Abhängigkeit von variabler Vergütung. Im Falle der Beendigung einer Tätigkeit sind einzelvertraglich keine Ansprüche auf Leistungen festgelegt, die selbst bei negativen individuellen Erfolgsbeiträgen der Höhe nach unverändert bleiben. Es wurde insbesondere darauf geachtet, dass die variable Vergütung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kontrolleinheiten nicht mit der Vergütung der von ihnen kontrollierten Abteilungen und

Organisationseinheiten übereinstimmt, um potenzielle Interessenkonflikte zu vermeiden.

Darüber hinaus werden die Anforderungen gemäß § 10 InstitutsVergV erfüllt. Bei der Gestaltung der Vergütung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kontrolleinheiten ist sichergestellt, dass der Schwerpunkt gemäß § 9 Absatz 2 InstitutsVergV auf der fixen Vergütung liegt.

3.3 Vergütungssystem des Vorstands

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für das Geschäftsjahr 2024 auf individueller Basis wie folgt festgelegt. Die Bezüge ehemaliger Vorstände werden im Konzernanhang unter „Sonstigen Angaben“ dargestellt.

Bezüge

in EUR	Eckart Klumpp ¹		Donglim Shin ²		Álvaro Hernández	
	2024 Ist	2023 Ist	2024 Ist	2023 Ist	2024 Ist	2023 Ist
Grundvergütung	520.000	-	-	360.576	300.000	300.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	161.395	-	-	117.627	101.207	104.220
Summe fixe Vergütung	681.395	-	-	478.203	401.207	404.220
Mehrjährige variable Vergütung ¹	191.100	-	-	58.548	125.700	109.890
Summe Gesamtvergütung	872.495	-	-	536.751	526.907	514.110

¹ Seit 01. Januar 2024

² Bis 31. Dezember 2023

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Allane SE wird vom Aufsichtsrat festgelegt und orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) berücksichtigt, denen im Wesentlichen gefolgt wird. Etwaige Abweichungen sind in der Entsprechenserklärung auf der Website ir.allane-mobility-group.com einsehbar. Die Struktur des Vergütungssystems wird regelmäßig auf ihre Angemessenheit überprüft, um zu gewährleisten, dass die Vergütung in einem ausgewogenen Verhältnis zu den Aufgaben und Leistungen des Vorstands steht.

Die Gesamtvergütung des Vorstands besteht aus einer fixen Grundvergütung und einer variablen Gehaltskomponente (Tantieme). Die Höhe der Tantieme wird vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr auf Basis individueller Zielerreichungen und des Unternehmensratings (MBODs) festgelegt. Die Auszahlung erfolgt gemäß den aktuellen Vergütungsgrundsätzen der Gesellschaft.

Aufgrund der Übernahme der Anteils- und Stimmrechtsmehrheit an der Allane SE durch die Hyundai Capital Bank Europe GmbH unterliegt die Gesellschaft besonderen bankaufsichtsrechtlichen Vorschriften.

Als sogenannte Risikoträger im Sinne der §§ 19 bis 22 in Verbindung mit § 27 InstitutsVergV unterliegt insbesondere die variable Vergütung der Vorstände speziellen Regelungen. Dies bedeutet, dass 40% der variablen Vergütung unter bestimmten Umständen über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu fünf Jahren gestreckt werden müssen. Dabei handelt es sich um potenziell anfallende Deferral-Komponenten der variablen Vergütung.

Unter bestimmten Umständen kann die Auszahlung von 70% der variablen Vergütung über einen Zurückbehaltungszeitraum von bis zu vier Jahren erfolgen.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Vorstands – wie auch andere Führungskräfte der Allane Mobility Group –

Zusatzleistungen (Benefits) wie Dienstwagen, Tankkarte, Mobiltelefon und Beiträge zur Unfallversicherung. Zudem besteht für die Vorstandsmitglieder eine D&O-Versicherung. Versorgungszusagen sind für die Mitglieder des Vorstands nicht vorgesehen.

3.4 Vergütungssystem des Aufsichtsrats

Die Bezüge des Aufsichtsrats sind in der Satzung der Allane SE festgelegt und bestehen ausschließlich aus einem festen, erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteil. Erfolgsabhängige variablen Vergütungsbestandteile sind nicht vorgesehen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten satzungsgemäß eine feste Vergütung in Höhe von 40.000 Euro pro Geschäftsjahr, während die oder der Vorsitzende Anspruch auf 50.000 Euro hat. Wird das Amt als Mitglied und/oder Vorsitzende(r) des Aufsichtsrats nicht für die gesamte Dauer eines Geschäftsjahres ausgeübt, erfolgt die Vergütung anteilig entsprechend der tatsächlichen Amtsdauer. Die Vergütung ist jeweils nach Ablauf des Geschäftsjahres zur Zahlung fällig.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats Ersatz für ihre Auslagen sowie die auf Vergütung und Auslagen anfallende Umsatzsteuer. Zudem besteht für sie eine D&O-Versicherung. Versorgungszusagen sind nicht vorgesehen.

Die mit der derzeitigen Hauptaktionärin verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats haben auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiegattungen

Das gezeichnete Kapital der Allane SE per 31. Dezember 2024 beträgt insgesamt 20.611.593,00 Euro und ist in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien eingeteilt. Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 1,00 Euro je Aktie. Die Aktien sind voll eingezahlt. Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich im Einzelnen aus den Regelungen des AktG, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung der Aktien betreffen

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme und ist maßgebend für den Anteil der Aktionäre am Gewinn der Gesellschaft. Hiervon ausgenommen sind etwaige von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen. In den Fällen des § 136 AktG ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Nach der Satzung der Gesellschaft bestehen keine Beschränkungen des Stimmrechts. Auch die Übertragung von Aktien unterliegt nach der Satzung der Gesellschaft keinen Einschränkungen. Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, die auf eine Beschränkung des Stimmrechts oder der Übertragung von Aktien abzielen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

Beteiligungen an der Allane SE

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main, Deutschland, ist nach wie vor gemäß der seinerzeit im Rahmen der Übernahme veröffentlichten Stimmrechtsmitteilung vom 16. Juli 2020 mit 18.976.123 stimmberechtigten Stammaktien am gezeichneten Kapital der Gesellschaft beteiligt. Diese Aktien gewähren 92,07% der Stimmen. Weitere direkte oder indirekte Beteiligungen, die zum 31. Dezember 2024 einen Anteil von 10% der Stimmrechte überschreiten, sind daher nicht gegeben.

Aktien mit Sonderrechten

Zum 31. Dezember 2024 sind keine Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, vorhanden.

Beteiligung von Arbeitnehmern und deren Kontrollrechte

Beteiligungen von Arbeitnehmern am Kapital der Gesellschaft, bei denen die Kontrollrechte der Arbeitnehmer nicht

unmittelbar ausgeübt werden, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Allane SE hat ein dualistisches Leitungs- und Aufsichtssystem, bestehend aus einem Leitungsorgan (Vorstand) und einem Aufsichtsorgan (Aufsichtsrat). Die gesetzlichen Vorschriften und Bedingungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands sind in Artikel 39 Absatz 2 Satz 1 SE-Verordnung (SE-VO), Artikel 46 SE-VO, § 16 SE-Ausführungsgesetz (SEAG), Artikel 9 Absatz 1 lit. c) (ii) SE-VO, §§ 84, 85 AktG und § 7 der Satzung niedergelegt.

Danach besteht der Vorstand aus einer oder mehreren Personen. Die Zahl der Mitglieder des Vorstands bestimmt dabei der Aufsichtsrat, der auch einen Vorsitzenden oder einen Sprecher sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Sprecher des Vorstands ernennen kann. Für die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands gelten im Übrigen die gesetzlichen Bestimmungen in §§ 84 und 85 AktG.

Eine Änderung der Satzung der Allane SE beschließt die Hauptversammlung. Abweichend hiervon kann der Aufsichtsrat jedoch gemäß § 16 der Satzung der Gesellschaft Änderungen der Satzung beschließen, die nur deren Fassung betreffen. Satzungsändernde Beschlüsse der Hauptversammlung bedürfen von Gesetzes wegen einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (Artikel 59 Absatz 1 SE-VO, § 179 Absatz 2 Satz 1 AktG).

Gesetzlich ist jedoch die Möglichkeit eingeräumt, dass die Satzung eine geringere Mehrheit vorsieht, sofern mindestens die Hälfte des gezeichneten Kapitals vertreten ist. Diese Möglichkeit gilt allerdings nicht für die Änderung des Gegenstands des Unternehmens, die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft in einen anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union sowie für Fälle, für die eine höhere Kapitalmehrheit gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist (Artikel 59 Absatz 2 SE-VO, § 51 SEAG).

Von der Möglichkeit einer abweichenden Regelung der Mehrheitserfordernisse hat die Allane SE durch eine bei börsennotierten Gesellschaften übliche Satzungsbestimmung Gebrauch gemacht. Gemäß § 20 Absatz 2 der Satzung werden Beschlüsse der Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen gefasst, soweit

nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas anderes bestimmen. Nach §20 Absatz 3 der Satzung bedürfen Satzungsänderungen, soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften eine andere Mehrheit vorschreiben, der einfachen Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, wenn mindestens die Hälfte des stimmberechtigten Grundkapitals vertreten ist.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben und zurückzukaufen

Bedingtes Kapital

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

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

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

Vereinbarungen mit der Sixt SE und Tochtergesellschaften

Im Rahmen des am 21. Februar 2020 vereinbarten Verkaufs der Beteiligung der Sixt SE an der Allane SE an die Hyundai Capital Bank Europe GmbH („HCBE“) haben die Allane SE und die Sixt SE eine Vereinbarung zur weiteren Nutzung der bestehenden Markenrechte („Markenvereinbarung“) für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt des Vollzugs der Transaktion (Closing) geschlossen. Das Nutzungsrecht der Marken endet im Juni des Geschäftsjahres 2025.

Der durch den Verkauf bedingt geschlossene und auf den 30. Juni 2025 bereits gekündigte Mietvertrag über die am Unternehmenssitz genutzten Liegenschaften, die im Eigentum einer Sixt-Tochtergesellschaft stehen, sieht ein Sonderkündigungsrecht vor.

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

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

Die Gesellschaft hat keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.

B.5 – Prognosebericht

1. Konjunkturelle Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht in seinem Ausblick vom April 2025 für das Gesamtjahr von einem Wachstum der Weltwirtschaft von 2,8 % aus. Der Wert liegt sowohl 0,5 Prozentpunkte unter der Prognose vom Januar 2025 als auch unter dem globalen BIP-Wachstum von 3,3 % im Jahr 2024. Die Abwärtskorrektur spiegelt laut IWF insbesondere die direkten Auswirkungen neuer Handelsmaßnahmen sowie deren indirekte Folgen über gestörte Lieferketten, eine gestiegene Unsicherheit und ein verschlechtertes wirtschaftliches Sentiment wider.

Für den Euroraum erwartet der IWF im Jahr 2025 ein leichtes BIP-Wachstum von 0,8 % (2024: 0,9%). Damit wurde die Januarprognose um 0,2 Prozentpunkte abwärts korrigiert. Gründe dafür waren vor allem die anhaltende wirtschaftliche Schwäche in Deutschland sowie das insgesamt verhaltene Wachstum in den fortgeschrittenen europäischen Volkswirtschaften.

Für Deutschland geht der IWF von einer Stagnation aus, nachdem das BIP im Jahr 2024 um 0,2 % gesunken war. Im Januar hatten die IWF-Experten für 2025 noch einen Anstieg von 0,3 % prognostiziert.

Das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) rechnet in seinem Ausblick vom März 2025 mit einem Wachstum des globalen BIP von 3,1 % im Jahr 2025. Damit blieb die Prognose vom Dezember 2024 unverändert. Trotz geopolitischer Spannungen, wachsender wirtschaftspolitischer Unsicherheit – insbesondere durch angekündigte Handelsmaßnahmen der neuen US-Administration – sowie schwächerer Impulse aus China und den USA, geht das IfW von einer moderaten, aber stabilen Expansion der Weltwirtschaft aus. Stabilisierend wirken dabei fiskalpolitische Impulse, etwa durch höhere Rüstungsausgaben, sowie eine leichte Belebung der Konjunktur in Europa.

Die Inflation ging zuletzt nur langsam zurück, was vor allem aus dem hartnäckigen Anstieg der Dienstleistungspreise und dem Ausbleiben sinkender Energiepreise im Vergleich zum Vorjahr resultiert. Der erwartete weitere Rückgang der Inflation in Richtung der 2-Prozent-Zielmarke dürfte sich nur schrittweise vollziehen. Zudem besteht das Risiko, dass die Geldpolitik länger restriktiv bleiben wird als derzeit angenommen.

Zudem bestehen weiterhin erhebliche Risiken für die Weltkonjunktur, insbesondere durch eine mögliche Eskalation geopolitischer Konflikte wie dem Krieg in der Ukraine oder dem anhaltenden Nahostkonflikt zwischen Israel und Palästina. Auch die handelspolitischen Spannungen bleiben ein Unsicherheitsfaktor – insbesondere mit Blick auf neue protektionistische Maßnahmen der US-Regierung, die potenziell zu weiteren Gegenreaktionen Chinas und Europas führen könnten.

In seinem Ausblick vom März 2025 erwartet das IfW für den Euroraum ein Wirtschaftswachstum von 1,0 % im Jahr 2025. Damit hat das Institut seine Prognose von Dezember 2024 um 0,1 Prozentpunkte erhöht. Die Prognose spiegelt eine nur moderate konjunkturelle Erholung wider, gestützt durch einzelne Impulse im Verarbeitenden Gewerbe und eine stabile Konsumnachfrage. Insgesamt bleibt die wirtschaftliche Dynamik jedoch gedämpft – nicht zuletzt vor dem Hintergrund anhaltender Unsicherheiten im außenwirtschaftlichen Umfeld und begrenzter Wachstumsimpulse aus der Geldpolitik. Das IfW prognostiziert für den Euroraum eine Inflationsrate von 2,3 % im Jahr 2025.

Für Deutschland geht das IfW von einer Stagnation des BIP im Jahr 2025 aus. Damit wurde die Prognose vom Dezember 2024 beibehalten. Grund hierfür ist die anhaltend schwache wirtschaftliche Dynamik: Zeichen für eine spürbare konjunkturelle Belebung sind rar, und strukturelle Probleme – wie der Verlust an Wettbewerbsfähigkeit im Export sowie Unsicherheiten durch die erratische US-Handelspolitik – belasten die deutsche Wirtschaft zusätzlich.

Im Vergleich zur Dezemberprognose hat das IfW seine Erwartungen zur Entwicklung der Arbeitslosigkeit in Deutschland im Jahr 2025 leicht nach oben revidiert. Statt einer Quote von 6,0 % wird nun ein durchschnittlicher Wert von 6,2 % erwartet. Diese Korrektur spiegelt die anhaltend schwache wirtschaftliche Dynamik wider, die eine schnellere Erholung am Arbeitsmarkt ausbremst. Trotz der leicht expansiveren Finanzpolitik und einer gewissen Stabilisierung der Energiepreise bleibt die Binnennachfrage verhalten, was sich dämpfend auf die Beschäftigungsentwicklung auswirkt. Hinzu kommt, dass der Preisauftrieb, vor allem im Dienstleistungssektor, hoch bleibt, was sowohl die Realeinkommen belastet als auch die Konsumkonjunktur bremst. Vor diesem Hintergrund dürfte sich die Erholung am Arbeitsmarkt verzögert vollziehen und flacher verlaufen als bislang angenommen. Die Inflationsrate in Deutschland soll 2025 laut IfW leicht auf 2,0 % zurückgehen.

Quellen

IWF, World Economic Outlook Update, April 2025;
IfW, Kieler Konjunkturberichte, Weltwirtschaft im Frühjahr 2025, Nr. 121, März 2025;
IfW, Kieler Konjunkturberichte, Deutsche Wirtschaft im Frühjahr 2025, Nr. 122, März 2025.

2. Voraussichtliche Branchenentwicklung

Für das Jahr 2025 prognostiziert der Bundesverband Deutscher Leasingunternehmen (BDL) eine weiterhin verhaltene Entwicklung der deutschen Leasingbranche. Die Investitionszurückhaltung vieler Unternehmen dürfte anhalten, da geopolitische Spannungen, konjunkturelle Unsicherheit sowie wachsende Risiken durch die protektionistische Zollpolitik der US-Administration die Planung erschweren. Infolgedessen rechnet der BDL mit einem moderaten Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen, was das Wachstum der Leasingbranche, die einen bedeutenden Teil dieser Investitionen finanziert, weiter dämpfen dürfte.

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) erwartet, dass der Pkw-Weltmarkt im Jahr 2025 um 2,0 % zulegen wird, nachdem er im vergangenen Jahr um 3,0 % gewachsen war. Damit würde das Gesamtvolumen auf 80,4 Mio. Einheiten ansteigen. Laut der Prognose des VDA dürfte das Marktvolumen in Europa und den USA etwas stärker wachsen als in China. So wird für Europa und die USA jeweils ein Zuwachs von 2,0 % erwartet, während der chinesische Markt 2025 lediglich um 1,0 % wachsen soll.

Für den deutschen Markt prognostiziert der VDA ein Wachstum von 1,0 % auf 2,8 Mio. Pkw – nach wie vor rund ein Viertel weniger als im Vorkrisenjahr 2019. Infolge der CO₂-Flottenregulierung dürfte 2025 auch in Deutschland ein deutlicher Anstieg der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen verzeichnet werden, sodass der VDA einen Zuwachs von 53 % auf ca. 873.000 Einheiten erwartet. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sollen dabei um etwa 75 % zulegen, Plug-in-Hybride (PHEV) lediglich um 8 %.

Für die Pkw-Produktion in Deutschland prognostiziert der VDA einen Anstieg von 1 % auf 4,2 Mio. Einheiten. Dieser lediglich leichte Zuwachs ist unter anderem auf die gesamtwirtschaftliche Schwäche zurückzuführen. Bei der Auslandsproduktion deutscher Hersteller erwartet der VDA für 2025 indes ein Wachstum von 2,0 % auf 9,7 Mio. Pkw. Im Bereich der inländischen Produktion von Elektro-Pkws erwarten die Experten 2025 eine anhaltend positive Entwicklung, die an den Produktionsrekord des Vorjahres anknüpft. So rechnet der VDA mit einem Zuwachs von 24 %, wobei die Produktion von BEV um 30 % und die von PHEV um 2 %

zunehmen dürfte. Insgesamt könnten damit in Deutschland 1,7 Mio. Elektro-Pkw gefertigt werden, wodurch die Position als weltweit zweitgrößter Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge weiter gefestigt würde.

Anbieter von Fuhrparkmanagement-Dienstleistungen könnten nach Einschätzung der Allane Mobility Group 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, BDL-RS 7-01-2025, Anlage, 10. Februar 2025;
VDA, Pressemitteilung, VDA-Jahrespressekonferenz 2025, 21. Januar 2025.

3. Voraussichtliche allgemeine Entwicklung

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, ihre Position als Anbieter von digitalen Leasinglösungen im Neuwagensegment weiter zu stärken und sich 2025 noch klarer als Spezialist im Management und Full-Service-Leasing von Firmenflotten zu positionieren. Gleichzeitig treibt das Unternehmen den Ausbau des Captive-Leasing-Geschäfts aktiv voran, um diesen strategisch wichtigen Wachstumstreiber weiter zu entwickeln und seine Marktposition zu festigen.

Die strategische Ausrichtung der Allane Mobility Group – *FASTLANE 27* – bildet das Fundament, um sich langfristig als führender markenübergreifender Anbieter umfassender Mobilitätslösungen in den Kernmärkten Deutschland, Frankreich, Schweiz und Österreich zu etablieren. Übergeordnetes Ziel ist es, den sich verändernden Kundenbedürfnissen zu entsprechen und profitabel zu wachsen.

Bereits in den vergangenen Geschäftsjahren wurden hierzu erste Maßnahmen umgesetzt – darunter die Optimierung der digitalen Leasingplattformen, der Ausbau strategischer Partnerschaften sowie die Weiterentwicklung des Produktportfolios. Im laufenden Geschäftsjahr 2025 sollen diese Schritte konsequent fortgeführt werden.

So plant die Allane Mobility Group unter anderem, ihr Angebot weiter auszubauen und dabei Trends wie Gebrauchtwagenleasing, Elektromobilität sowie modulare Services zu berücksichtigen. Gleichzeitig werden auch Innovation und

Kooperation noch stärker in den Fokus rücken. Durch das stark wachsende Segment **Captive Leasing**, das im Rahmen der Kooperationen mit Hyundai und Kia unter den Marken „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“ etabliert wurde, wird sich der Anteil dieser beiden Marken im Konzernvertragsbestand weiter erhöhen.

Zudem sollen Maßnahmen zur Prozess- und Kostenoptimierung die Produktivität steigern und sich positiv auf die Ergebnisentwicklung des Konzerns auswirken. Ziel ist es, interne Abläufe durch weitere Digitalisierung und Automatisierung der Geschäftsprozesse noch effizienter zu gestalten. Zusätzlich werden weitere Maßnahmen zur Optimierung der Kostenstruktur implementiert, indem Synergien zwischen den Geschäftsbereichen und ihren Segmenten noch gezielter genutzt werden.

Weitere Wachstumschancen und Synergiepotenziale könnten sich aus der Zusammenarbeit mit der Mehrheitseigentümerin der Allane SE, der HCBE, ergeben.

Die Allane Mobility Group rechnet damit, dass sich die Elektromobilität im Jahr 2025 dynamisch weiterentwickeln wird. Im vergangenen Jahr stagnierte die Zahl der batterieelektrischen Neuzulassungen in Deutschland erstmals, insbesondere bedingt durch den Wegfall der BAFA-Prämie und eine rückläufige Nachfrage nach Neufahrzeugen. Für 2025 wird jedoch wieder ein Wachstum erwartet, getrieben durch strengere CO₂-Flottengrenzwerte für Hersteller sowie die steigenden Nachhaltigkeitsambitionen von Unternehmen. Insbesondere Flottenkunden erhöhen den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge kontinuierlich, um den CO₂-Fußabdruck ihrer Firmenflotten zu reduzieren. Einige Unternehmen gehen noch weiter und planen, ihre Flotten bis 2030 vollständig auf batterieelektrische Fahrzeuge umzustellen.

3.1 Geschäftsbereich Leasing

3.1.1 Flottenleasing

Im **Flottenleasing** agiert die Allane Mobility Group in einem wettbewerbsintensiven Markt, der in Deutschland vor allem von großen herstellerabhängigen Leasinggesellschaften dominiert wird. Daher liegt der Fokus im Großkundensegment darauf, die langjährigen Kundenbeziehungen zu festigen und Bestandskunden durch individuelle Lösungen und eine konstant hohe Servicequalität zu binden.

Die Allane Mobility Group beabsichtigt, das proaktive Vertragsmonitoring im Geschäftsjahr 2025 fortzuführen und

Laufzeit- und Laufleistungsänderungen für Flottenkunden zu optimieren und flexibler zu gestalten.

Das **Flottenleasing**, das seit 2023 unter der Marke „Allane Fleet“ auftritt, wird den Bereich der E-Mobilität mittelfristig weiter in den Fokus rücken – trotz des am Markt zu beobachtenden Rückgangs infolge wegfallender Kaufprämien. Dafür erweitert die Allane Mobility Group im Flottenleasing schrittweise ihr etabliertes Kompetenzzentrum für den Bereich E-Mobilität, in dem Kunden sowohl gezielt Produkte als auch umfassende Beratungsleistungen angeboten werden. Durch weitere Verschärfungen der CO₂-Regulatorik gewinnt die Transformation zur E-Mobilität erneut an Bedeutung. Zum einen wird das Toolset für die Beratung weiter ausgebaut, zum anderen sollen neue Partnerschaften etabliert werden, um den Kunden ein breites Portfolio an Dienstleistungen anzubieten.

3.1.2 Online Retail

Die Allane Mobility Group erwartet weiterhin, dass sich der Neuwagenvertrieb zunehmend auf Online-Kanäle verlagern wird. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in zahlreichen Studien (siehe „Chancenbericht“ in diesem Lagebericht) wieder.

Die Allane Mobility Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Online-Leasingmarkt für Privat- und Gewerbekunden weiter auszubauen. Im Geschäftsjahr 2025 liegt der Fokus auf einer umfassenden Branding-Kampagne, mit der die Sichtbarkeit der Plattform „allane.de“ erhöht werden soll. Animierte Werbeanzeigen und Bewegtbildformate werden genutzt, um die attraktivsten Angebote zu präsentieren und das vielfältige Produktportfolio gezielt hervorzuheben. Durch zusätzliche Kampagnen und Kooperationen sollen weitere Marktanteile gewonnen werden.

Die Allane Mobility Group entwickelt ihr Produkt- und Serviceangebot im Segment Online Retail kontinuierlich weiter, um neue Kundengruppen zu erreichen und zusätzliches Wachstum zu erzielen. Insbesondere Vertriebs- und Einkaufskooperationen zur Vermarktung von Neuwagen sollen das Wachstum des Vertragsbestands unterstützen.

Neben der Erweiterung des Produkt- und Serviceangebots legt die Allane Mobility Group großen Wert auf die Weiterentwicklung der IT-Systeme und die Optimierung der Kundenprozesse. Um das Kundenerlebnis und die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern, sollen die Website „allane.de“ sowie die Prozesse für Bestellung, Auslieferung und Rücknahme noch benutzerfreundlicher gestaltet

werden. Dadurch soll auch der Abschluss von Neu- und Folgeverträgen aktiv gefördert werden.

Das Online Retail Geschäft wird weiterhin durch die vier Standorte von autohaus24 unterstützt.

3.1.3 Captive Leasing

Kern des **Captive Leasings** ist das von der Allane Mobility Group selbst entwickelte Leasingportal „Allease“, das es den Herstellern Hyundai und Kia ermöglicht, ihre Fahrzeuge über das eigene Händlernetzwerk an Kunden zu vermarkten.

Die Allane Mobility Group arbeitet kontinuierlich daran, die Qualität des Leasingportals weiter zu optimieren. Im Geschäftsjahr 2025 plant das Unternehmen, den Austausch mit den Händlern zu intensivieren und gezielt auf deren Anforderungen einzugehen.

Darüber hinaus plant die Allane Mobility Group, das Neugeschäft im Rahmen der 2022 bzw. 2023 gestarteten Kooperationen mit Hyundai und Kia weiter zu intensivieren und auszubauen. Neben der Weiterentwicklung der Systeme und Prozesse wird dabei insbesondere die Erweiterung der Produktpalette im Vordergrund stehen. So sollen zusätzliche Service-Produkte, wie Reifenservice und Tankkarten-Service, implementiert werden.

Ziel ist es, die Zusammenarbeit mit dem Hyundai- und Kia-Handel, insbesondere im Gewerbekundengeschäft, weiter zu stärken.

3.2 Geschäftsbereich Flottenmanagement

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

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

verlagert werden. Das Unternehmen erwartet positive Auswirkungen auf die Produktivität und die Kundenzufriedenheit.

Langfristig soll sich der Geschäftsbereich Flottenmanagement zu einem Komplettanbieter von Unternehmensmobilität weiterentwickeln. Die Mobilitätsbedürfnisse von Arbeitnehmern haben sich in den letzten Jahren insbesondere in Großstädten deutlich gewandelt. Wenngleich der Dienstwagen voraussichtlich ein zentraler Bestandteil der Unternehmensmobilität bleiben wird, steigt die Nachfrage von Mitarbeitern nach flexiblen und individuellen Mobilitätsangeboten unter Einbindung aller Verkehrsmittel stetig. Allane bereitet sich im Geschäftsbereich Flottenmanagement daher darauf vor, das gesamte Spektrum der Unternehmensmobilität über alle Zulieferer und Anbieter hinweg zu managen: von klassischen Dienstwagen bis hin zu weiteren Mobilitätslösungen im B2B-Bereich. So entwickelt Allane z. B. kundenspezifische Mobilitätskonzepte, mit denen Unternehmen ihre Attraktivität am Arbeitsmarkt steigern und die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter besser erfüllen können.

4. Konzern-Finanzprognose 2025

Für das Geschäftsjahr 2025 erwartet der Vorstand unter Berücksichtigung des im Juni 2025 geschlossenen nachrangigen Darlehensvertrags der Mehrheitsgesellschafterin Hyundai Capital Bank Europe GmbH zur Stärkung der Risikotragfähigkeit sowie einer Stabilisierung der Fahrzeuggestwerte am Gebrauchtwagenmarkt eine positive Geschäftsentwicklung. Der Vorstand erwartet für das Geschäftsjahr 2025 einen Vertragsbestand in einer Bandbreite von 150.000 bis 170.000 Verträgen (2024: 143.500 Verträge) und einen operativen Konzernumsatz in Höhe von 570 bis 620 Mio. Euro (2024: 412,9 Mio. Euro). Für das EBT geht der Vorstand von einer Bandbreite von 25 bis 35 Mio. Euro (2024: – 49,3 Mio. Euro) aus.

Die Prognose der Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2025 basiert auf einer moderaten makroökonomischen Entwicklung und branchenspezifischen Trends. Das Unternehmen erwartet eine nur geringe Steigerung des Bruttoinlandsprodukts in Deutschland, während das Marktumfeld weitgehend stabil bleiben dürfte.

Ein wichtiger Faktor für das operative Geschäft ist die Zinsentwicklung. Nach zwei Zinssenkungen um jeweils 0,25 Prozentpunkte im bisherigen Jahresverlauf 2025 liegt der Leitzins der EZB inzwischen bei 2,25 %. Der Rückgang des Zinsniveaus dürfte sich positiv auf das Leasinggeschäft auswirken.

Für 2025 erwartet die Allane Mobility Group zudem einen leichten Anstieg der Neuzulassungen in Deutschland, wovon insbesondere das Flottenleasing und indirekt das Flottenmanagement profitieren dürften – nicht zuletzt, weil ein hoher Anteil der Zulassungen auf gewerbliche Flotten entfällt. Auch das Segment Captive Leasing dürfte durch diesen Trend gestützt werden, da es eng mit dem Fahrzeugabsatz von Hyundai und Kia in Deutschland verknüpft ist. Beide Marken sind im Markt fest etabliert und bieten eine breite Modellpalette über verschiedene Antriebsarten hinweg. Darüber hinaus wird das Vertragsportfolio der Allane Mobility Group aufgrund der bestehenden Vertragslaufzeiten auch unabhängig von der Marktentwicklung kontinuierlich ausgeweitet. Ein genereller Anstieg der Neuzulassungen

dürfte sich zudem positiv auf das Geschäft im Segment Online Retail auswirken.

Zudem wird für 2025 ein Anstieg des Gebrauchtwagenabsatzes in Deutschland erwartet. Diese Entwicklung könnte die Vermarktung von Leasingrückläufern erleichtern und sich positiv auf das operative Ergebnis der Allane Mobility Group auswirken.

Die Allane Mobility Group wird ihre Strategie FAST LANE 27 zur Steigerung der Profitabilität auch im Jahr 2025 konsequent fortsetzen. Dabei liegt der Fokus nicht allein auf dem Abschluss neuer Verträge, sondern insbesondere auf deren wirtschaftlicher Qualität. Zentrale Hebel sind eine margenoptimierte Leasingratenkalkulation sowie der bewusste Verzicht auf großvolumige Vertriebskampagnen mit begrenztem Ertragspotenzial. Darüber hinaus soll der Anteil von Full-Service-Produkten in allen Geschäftsbereichen gezielt ausgebaut werden – unter anderem durch attraktive, zielgruppenspezifische Preisgestaltungen. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die Ertragskraft der Gruppe nachhaltig zu stärken und gleichzeitig ein stabiles, wertorientiertes Wachstum sicherzustellen.

Gesamtaussage zur zukünftigen Entwicklung

Die Allane Mobility Group erwartet für 2025 eine stabile Geschäftsentwicklung in einem moderat wachsenden wirtschaftlichen Umfeld. Sinkende Zinsen und steigende Neuzulassungen dürften das Leasing- und Flottenmanagementgeschäft positiv beeinflussen, während auch der Gebrauchtwagenmarkt Wachstumschancen bietet. Durch die Strategie FAST LANE 27 fokussiert sich das Unternehmen auf Profitabilitätssteigerungen, den Ausbau von Serviceangeboten und Effizienzsteigerungen. Die Strategie beinhaltet unter anderem den weiteren Ausbau der Kooperationen mit Hyundai und Kia als einen der wesentlichen Treiber für zukünftiges Wachstum.

Nach einem herausfordernden Geschäftsjahr 2024 erwartet die Allane Mobility Group für 2025 eine deutliche Verbesserung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Vor dem Hintergrund der genannten Marktentwicklungen sowie interner Maßnahmen zur Effizienzsteigerung blickt die Allane Mobility Group zuversichtlich auf das Jahr 2025.

B.6 – Risiko- und Chancenbericht

1. Risikosituation

Als schwerpunktmäßig in Deutschland agierende Unternehmensgruppe ist die Allane Mobility Group einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben können.

1.1 Allgemeine Risiken: Ökonomische und regulatorische Risiken

Ökonomische Risiken:

Die Allane Mobility Group ist in den beiden Geschäftsbereichen **Leasing** – unterteilt in die operativen Segmente Flottenleasing, Online Retail und Captive Leasing – sowie **Flottenmanagement** tätig. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit lag im Jahr 2024 weiterhin in Deutschland.

Beide Geschäftsbereiche sind in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, da diese die Investitionsneigung und Ausgabenbereitschaft der Kunden – und damit die Nachfrage nach Leasing- und Flottenmanagementdienstleistungen – wesentlich beeinflussen.

Die Geschäftsentwicklung der Allane Mobility Group kann zudem durch nicht vorhersehbare externe Einflüsse wie Natur- und Umweltkatastrophen, Terroranschläge sowie Epidemien oder Pandemien beeinträchtigt werden. Solche Ereignisse können sich sowohl direkt negativ auf den operativen Betrieb als auch auf die allgemeine Nachfrage und die Liefersituation auswirken.

Infolge solcher externen Schocks kann es zu Zahlungsausfällen im Bestandskundenportfolio kommen. Ebenso sind Ausfälle von Händlern oder Herstellern – insbesondere im Zusammenhang mit Rückkaufvereinbarungen – sowie von Servicedienstleistern möglich.

Darüber hinaus ergeben sich im Zuge der technologischen Transformation von Verbrennungstechnologien hin zu alternativen Antriebsarten zusätzliche ökonomische Risiken, die sich negativ auf die Restwerte von Fahrzeugen auswirken können

Regulatorische Risiken:

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group unterliegt zahlreichen gesetzlichen Vorgaben und regulatorischen Bestimmungen. Es besteht das Risiko, dass die Allane Mobility Group nicht alle gesetzlichen oder regulatorischen Anforderungen erfüllt oder nicht rechtzeitig auf Änderungen im rechtlichen und regulatorischen Umfeld reagiert. Neben den Verpflichtungen nach dem Aktiengesetz (AktG) und dem Kreditwesengesetz (KWG) hat die Allane Mobility Consulting GmbH im Geschäftsjahr 2024 die Erlaubnis zur Erbringung von Zahlungsdiensten gemäß dem Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz (ZAG) erhalten. Es wurden Maßnahmen ergriffen, um die erforderlichen Prozesse zur Einhaltung der damit verbundenen Anzeige- und Meldepflichten im ZAG-Kontext zu implementieren

1.2 Spezifische Risiken der Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement

In allen Geschäftssegmenten sind deutliche Auswirkungen der aktuellen Marktentwicklungen im Automobilssektor erkennbar.

Besonders bemerkbar macht sich die schwache Konjunktur, die sowohl Privat- als auch Firmenkunden bei Neuanschaffungen zurückhaltender werden lässt. Zudem führen steigende Zinsen zu höheren Leasingraten. Gleichzeitig bleiben die Preise für Neufahrzeuge auf einem hohen Niveau, da gestiegene Rohstoffkosten und Margenvorgaben der Hersteller kaum Spielraum für Vergünstigungen lassen. Zwar besteht bei einigen Kundengruppen noch ein Nachholbedarf bei Fahrzeuganschaffungen, jedoch dämpfen hohe Lebenshaltungskosten und finanzielle Unsicherheit die Kaufbereitschaft.

Diese Entwicklung macht sich insbesondere im Bereich Online Retail bemerkbar. Dort setzen digitale Plattformen auf Schnelligkeit und Kostentransparenz, stoßen jedoch an ihre Grenzen, wenn steigende Preise und auslaufende Förderungen die Kaufkraft der Verbraucher beeinträchtigen. Hersteller- und bankennahe Leasinggesellschaften reagieren mit kurzfristigen Rabattaktionen oder taktischen Zulassungen, was den Margendruck für Onlineanbieter zusätzlich verstärkt.

Im **Flottenleasing**, das auf Geschäftskunden ausgerichtet ist, erschweren die nachlassende Investitionsbereitschaft und die konjunkturelle Unsicherheit eine langfristige

Flottenplanung. In diesem Umfeld schafft der Full-Service-Ansatz der Allane Mobility Group, der neben dem Leasing auch Wartung, Reparatur und Versicherung umfasst, einen klaren Mehrwert gegenüber reinen Leasingmodellen.

Im Segment **Captive Leasing** profitiert die Allane Mobility Group von strategischen Kooperationen mit Hyundai und Kia. Dabei bringt die enge Anbindung an einen Automobilhersteller klare Vorteile, etwa durch gezielte Marketingmaßnahmen. Gleichzeitig ergibt sich jedoch ein spezifisches Konzentrationsrisiko, da der Absatz und damit mittelbar das Segmentergebnis stark von den Modellportfolios und der Unternehmensstrategie von Hyundai und Kia beeinflusst wird.

Mit ihrem Flottenmanagement verfolgt die Allane Mobility Group einen ganzheitlichen Ansatz zur Betreuung von Firmenfuhrparks. Ziel ist es, durch digitale Werkzeuge und standardisierte Prozesse eine effiziente Verwaltung und ein umfassendes Mobilitätsangebot zu gewährleisten. Diese strategische Ausrichtung eröffnet zusätzliche Wachstumschancen, erfordert jedoch auch hohe Investitionen in IT-Infrastruktur, Datenschutzmaßnahmen und spezialisierte Serviceleistungen. Gleichzeitig gewinnen neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder Pay-per-Use zunehmend an Bedeutung. Diese Trends veranlassen Unternehmen, ihre traditionellen Flottenstrukturen zu überdenken, was Flottenmanager gleichzeitig vor neue Herausforderungen stellt.

Die aktuelle Situation verdeutlicht, wie stark die Leasing- und Mobilitätsangebote der Allane Mobility Group mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verknüpft sind zudem erfordert die beschleunigte Elektrifizierung eine kontinuierliche Anpassung der Produkt- und Risikostrategie. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, setzt die Allane Mobility Group auf eine vorausschauende Risikosteuerung, fortlaufende Prozessoptimierung und eine gezielte Diversifizierung ihres Geschäftsportfolios.

2. Interne Kontroll- und Risikomanagement-Organisation

2.1 Risikomanagementsystem

Das Risikomanagement unterstützt die Geschäftsleitung der Allane Mobility Group bei der Umsetzung der Geschäfts- und Risikostrategie und ist für die Überwachung aller relevanten Risiken im In- und Ausland verantwortlich.

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

Die Allane SE hat im Berichtszeitraum Maßnahmen ergriffen, um die Anforderungen gemäß § 25a KWG sowie die in den MaRisk konkretisierten Vorgaben zur Angemessenheit des Risikomanagements und zur Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsorganisation umzusetzen. Dabei wurde die Komplexität des Geschäftsmodells sowie der Umfang der von der Gesellschaft eingegangenen Risiken berücksichtigt.

Die Allane SE hat – ohne Änderungen im Geschäftsjahr 2024 – die folgenden Gremien eingerichtet, die u. a. dem Risikomanagement, der Kontrolle und der Aufsicht dienen:

- Das **Risk Approval Committee (RAC)** ist das kollegiale Gremium, das den Vorstand in allen Entscheidungen zum Thema Risikomanagement von Allane berät. Bei Genehmigungen, die durch den Vorstand oder den Aufsichtsrat erteilt werden, leistet das RAC Unterstützung, indem es die Genehmigung prüft und bewertet. Den Vorsitz des regelmäßig monatlich tagenden RAC übernimmt der Chief Financial Officer (CFO).
- Das **Risk Control Committee (RCC)** ist als kollegiales Gremium für die Überwachung und Kontrolle der Risiken der Allane SE zuständig. Die Aufgaben des RCC bestehen darin, eine effektive Risikokontrolle sicherzustellen und die Verwaltung der Risiken im Einklang mit der vom Aufsichtsrat genehmigten Risikobereitschaft zu gewährleisten. Dabei wird stets eine ganzheitliche Betrachtung aller identifizierten Risiken ermöglicht. Den Vorsitz des regelmäßig monatlich tagenden RCC übernimmt der Chief Risk Officer (CRO).
- Das **Residual Value & Pricing Committee (RVPC)** ist ein Gremium, das für die Angemessenheit und Effizienz der Restwertfestsetzung der Allane SE verantwortlich ist. Den Vorsitz des regelmäßig vierteljährlich tagenden RVPC übernimmt der CRO.

Die Allane SE übernimmt Risiken nur, wenn sie als kalkulierbar eingeschätzt werden und im Einklang mit den strategischen Unternehmenszielen sowie dem festgelegten Risikoappetit stehen.

Das Risikomanagementsystem basiert auf der von der Geschäftsleitung festgelegten Risikostrategie und umfasst die Identifikation, systematische Erfassung und Analyse, Beurteilung und Priorisierung sowie die Untersuchung der Auswirkungen von Risiken auf das Unternehmen. Die Komponenten des Risikomanagementsystems sind in die Organisationsstruktur integriert und folgen dem „Three Lines of Defense“-Modell. Dieses soll eine klare Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen den Geschäfts- und Betriebseinheiten, dem Risikomanagement, den Kontroll- und Überwachungsfunktionen sowie der prozessunabhängigen Revision gewährleisten. Hieraus abgeleitet können Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Verlagerung von Risiken initiiert werden.

Die Wesentlichkeit von Risiken wird jährlich oder bei Bedarf (z. B. bei der Einführung neuer Produkte oder Geschäftsbereiche) im Rahmen der Risikoinventur ermittelt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Risikosteuerung und der Risikoberichterstattung, die im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung quartalsweise erstellt wird und alle wesentlichen Risiken der Gesellschaft abbilden soll. Die Allane SE verfügt unter Berücksichtigung etwaiger ausgelagerter Prozesse über ein Risikosteuerungssystem zur Überwachung aller maßgeblichen Risikopositionen. Dieses ist Grundlage der eigenen betriebswirtschaftlichen Erfordernisse und im Einklang mit den Anforderungen an einer börsennotierten Gesellschaft kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Allane SE hat für Ausfallrisiken und Restwertrisiken sowie andere Risiken aus ihrer Geschäftstätigkeit entsprechende bilanzielle Vorsorge getroffen.

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. Zudem sind allgemeine Verhaltensvorschriften für Mitarbeiter im unternehmensinternen Verhaltenskodex („Code of Conduct“) geregelt.

Wesentliche Bestandteile des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sind eine klare und sachgerechte Funktionstrennung innerhalb der Vorstands- bzw. Führungsverantwortung einschließlich der Managementkontrollprozesse. Dazu gehören eine zentral organisierte

Rechnungslegung und Berichterstattung für alle Konzerngesellschaften, fachspezifische Vorgaben in Richtlinien, Handbüchern und Prozessbeschreibungen sowie die Anwendung von Konzernleitlinien. Geschäftsvorfälle sind nach dem „Vier-Augen-Prinzip“ zu erfassen. Qualitätssicherungsprozesse sollen durch regelmäßige Prüf- und Kontrollmechanismen sichergestellt werden, deren Überwachung toolgestützt durch den IKS-Beauftragten erfolgt. Ergänzt wird das System durch systemtechnische Sicherungsmaßnahmen, manuelle Kontrollprozesse und den regelmäßigen Abgleich mit Planungs- und Controlling-Prozessen. Hierzu sind Soll-Ist-Vergleiche, Abweichungsanalysen und Wirksamkeitsprüfungen vorgesehen, die durch die Interne Revision durchgeführt werden sollen.

Zur Erhöhung der Datensicherheit sind in den eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Systemen standardmäßig Zugangsbeschränkungen und funktionale Zugriffsregelungen implementiert. Zudem sind die Mitarbeiter regelmäßig über Richtlinien zur Informationssicherheit und zum Datenschutz zu informieren und entsprechend zu schulen.

Die Einhaltung dieser Sicherheitsmaßnahmen soll dazu beitragen, die Integrität und Verlässlichkeit der finanziellen Berichterstattung zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, dass der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss einschließlich des Lageberichts für den Konzern und die Gesellschaft sowie den Abhängigkeitsbericht prüft und diese gemeinsam mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer erörtert.

3. Risikosteuerungs- und -controlling-prozess

Neben der Integration der Risiken in die bestehenden Planungs-, Berichterstattungs-, Kontroll- und Frühwarnsystemen sind die Risikoverantwortlichen der jeweiligen Organisationseinheiten dafür zuständig, im Rahmen des Risikocontrollings regelmäßig eine konzernweite Risikoinventur durchzuführen. Dabei sind alle geschäftsrelevanten und wesentlichen Risiken zu prüfen. Zu diesem Zweck werden die Einschätzungen der Verantwortlichen sowie weitere relevante Informationen analysiert und aggregiert. Wesentliche Änderungen in der Risikobewertung sowie neu identifizierte Risiken sind umgehend an das Management der Allane SE zu kommunizieren und im Rahmen der Vorstellung der Risikoinventurergebnisse zu präsentieren.

Die identifizierten Einzelrisiken werden anhand der Einschätzung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenhöhe verschiedenen Verlustklassen zugeordnet und nach Risikoarten kategorisiert. Die dezentral erfassten Einzelrisiken werden anschließend durch das zentrale Risikocontrolling auf Konzernebene zu einem Risikoinventar zusammengeführt, wobei auch eine Bewertung der Wesentlichkeit der identifizierten Risiken erfolgt. Das daraus resultierende Risikoinventurergebnis ist integraler Bestandteil der Berichterstattung an den Vorstand und den Aufsichtsrat der Allane SE.

Im Folgenden werden die wesentlichen Risikoarten in aggregierter Form dargelegt.

3.1 Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko besteht darin, dass Leasingnehmer und Flottenmanagementkunden ihren Zahlungsverpflichtungen während der Vertragslaufzeit nicht oder nur teilweise nachkommen oder Fahrzeuglieferanten (im Wesentlichen Händler) ihre Rückkaufvereinbarungen gegenüber der Allane SE nicht einhalten und es folglich zu Zahlungsausfällen kommt. Dieses Risiko im Kundengeschäft nimmt bei einer Verschlechterung der konjunkturellen Lage tendenziell zu, wodurch vermehrte Zahlungsausfälle von Leasing- und Flottenmanagementkunden sowie rückkaufverpflichteten Fahrzeuglieferanten auftreten können.

Das etablierte Kreditmanagement erfasst Adressenausfallrisiken für alle Einzelengagements bereits bei Eingang eines Leasing- oder Flottenmanagementvertrags. Bei der Festlegung eines Gesamtrahmens für Leasingverträge mit Kunden und Fahrzeugrückkaufverträgen mit Herstellern und

Händlern ist die Zustimmung oder Information bestimmter Organe bzw. Gremien – darunter das Risk Approval Committee – erforderlich, sofern festgelegte Schwellenwerte überschritten werden. Diese Schwellenwerte orientieren sich in der Regel an der Höhe des Barwertes der ausstehenden Leasingzahlungen bzw. bei Fahrzeugrückkaufverträgen an der Summe vereinbarten Rückkaufpreise innerhalb eines Bonitätsverbunds. Vor dem Abschluss von Flottenmanagement- und Leasingverträgen sind die daraus resultierenden Risiken und Margen zu analysieren und für die zuständigen Entscheidungsträger aufzubereiten. Bei größeren Engagements ist der Vorstand verpflichtet, den Aufsichtsrat zu informieren, sofern bestimmte Schwellenwerte bei Leasing- und Fahrzeugrückkaufverträgen überschritten werden.

Die Adressenausfallrisiken sind fortlaufend zu überwachen und aktiv zu steuern. Im Flottenkundengeschäft ist zudem eine regelmäßige Überprüfung der Kundenbonität während der Laufzeit von Leasing- und Flottenmanagementverträgen vorgesehen. Die gewährten Gesamtrahmen unterliegen gemäß den Vorgaben der Kompetenzordnung regelmäßigen Prolongations- und Bonitätsprüfungen.

Die Vorgaben der Allane SE sehen eine monatliche Ermittlung des Risikovorsorgebedarfs vor. Es werden Einzelwertberichtigungen für alle erkennbaren akuten Adressenausfallrisiken im Leasinggeschäft gebildet.

Zur portfoliobezogenen Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Adressenausfallrisiken wendet die Allane SE eine Vielzahl etablierter Verfahren und Methoden an. Zentrale Bestandteile bilden regelmäßige Portfolioanalysen, in denen unter anderem die Verteilung und Entwicklung interner Ratings sowie potenzielle Ratingveränderungen systematisch untersucht werden. Im Rahmen dieser Analysen ist ein besonderes Augenmerk auf Konzentrationsrisiken – insbesondere Einzeltitel- und Länderexpositionen – zu richten.

Zur quantitativen Überwachung der Adressenausfallrisiken auf Portfolioebene werden Limitstrukturen eingesetzt – insbesondere ein CVaR-Limit sowie ein dediziertes NPL-Limit. Die Quantifizierung der Adressenausfallrisiken erfolgt auf Basis des Santander-Consumer-Bank-Standards mit einem Konfidenzniveau von 99,95 %. Dabei werden zentrale Risikoparameter berücksichtigt, darunter der Barwert des Engagements, kreditnehmerspezifische Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie ein pauschaler Loss Given Default (LGD) von 70 %.

Ergänzend sind regelmäßig risikoartenspezifische Stress-tests in Form von Sensitivitätsanalysen vorgesehen, um die

Auswirkungen extremer, jedoch plausibler Marktentwicklungen auf das Adressenausfallrisiko zu bewerten.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten, die Rückkaufzusagen gegenüber der Allane Mobility Group abgeben, wird großer Wert auf deren wirtschaftliche Stabilität gelegt. Sowohl Fahrzeuglieferanten als auch Leasing- und Flottenmanagementkunden unterliegen Vorgaben zur regelmäßigen Bonitätsprüfung.

Mögliche negative Entwicklungen bei Leasing- oder Flottenmanagementkunden sowie Fahrzeuglieferanten können so frühzeitig erkannt werden, sodass zeitnah geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können. Engagements mit erhöhtem Risikopotenzial oder ausfallgefährdete Positionen sind einer besonders intensiven Überwachung im Rahmen des Forderungsmanagements zu unterziehen.

Aus dem Adressenausfallrisiko können sich weitere Risiken ergeben, die das Risikoprofil der Allane SE durch Konzentrationen gleichartiger und verschiedenartiger Risikofaktoren nachteilig beeinflussen können. Portfoliospezifische Konzentrationen können sowohl einzelne Kunden als auch spezifische Branchen betreffen. Zur Vermeidung von Risikokonzentrationen hat die Gesellschaft entsprechende Überwachungsinstrumente eingerichtet, die eine frühzeitige Identifikation potenzieller Konzentrationen in Bezug auf einzelne Kunden oder Branchen ermöglichen.

3.2 Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko bezeichnet das Risiko von Verlusten durch Änderungen der Marktpreise. Bei der Allane SE betrifft dies insbesondere die Restwerte der Leasingfahrzeuge sowie die Refinanzierungszinssätze.

3.2.1 Restwertrisiko

Die Restwertrisiken der Allane Mobility Group entstehen bei der Vermarktung von Fahrzeugen am Ende des Leasinglaufzeit, wenn der erzielbare Verkaufserlös unter dem zu Vertragsbeginn kalkulierten Restwert liegt. Die wesentlichen Treiber dieses Risikos umfassen den Fahrzeugtyp sowie die allgemeinen Marktbedingungen, da Schwankungen in Angebot und Nachfrage den Verkaufspreis erheblich beeinflussen. Zudem können technologische Entwicklungen bestimmte Motorentypen schnell veralten lassen, was ihren Marktwert deutlich mindert. Auch regulatorische Anpassungen, wie die Einführung strengerer Umweltstandards oder staatlicher Subventionen für neue Technologien, haben direkte Auswirkungen auf den Marktwert der Fahrzeuge.

Ein weiterer bedeutender Einflussfaktor ist die Konzentration bestimmter Fahrzeugtypen oder -modelle im Leasingportfolio, da sie das Restwertrisiko zusätzlich erhöhen kann. Wenn der Fokus stark auf bestimmte Segmente gerichtet ist, können Marktveränderungen, technologische Entwicklungen oder regulatorische Anpassungen den Gesamtwert des Portfolios überproportional beeinflussen.

Durch die strategischen Kooperationen mit Hyundai und Kia im Captive-Leasing-Segment sowie dem anwachsenden Portfolio an Fahrzeugen mit Elektroantrieb steigen auch die langfristigen Anforderungen an das Restwertrisiko-Management und den Vermarktungsprozess.

Seit dem vierten Quartal 2024 wird im Neugeschäft des Segments Captive Leasing ein vorläufiger Restwertsetzungsansatz angewendet, der bei der Kalkulation des vertraglich unterstellten Restwerts Abschläge in Abhängigkeit von der jeweiligen Antriebsart berücksichtigt.

Die Allane Mobility Group arbeitet weiterhin eng mit der Santander-Gruppe und Hyundai Capital Services zusammen, um Standards, Verfahren und Methoden schrittweise zu harmonisieren. Dabei liegt der Fokus maßgeblich auf folgenden Aspekten:

- Entwicklung eigener Modelle zur Prognose zukünftiger Gebrauchtwagenpreise und Abstimmung der Vertriebskanalstrategie unter Berücksichtigung der besonderen Stellung der strategischen Kooperation mit OEMs (bei Vertragskalkulationen)
- Szenarioanalysen unter Berücksichtigung verschiedener Vertriebs- und Vermarktungskanäle

Diese Aspekte sowie Planung, Kontrolle und Berichterstattung werden laufend durch zahlreiche Gremien überwacht.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken kommen strukturierte Verfahren zum Einsatz, die sowohl quantitative als auch qualitative Elemente berücksichtigen. Die Überwachung erfolgt auf Portfolioebene unter Einsatz eines Value-at-Risk-(VaR)-Limits sowie eines spezifischen Limits für die Gesamtrisiko aus Restwertverpflichtungen (*Absolute Residual Value Risk*). Die Quantifizierung der Restwertrisiken erfolgt durch die Generierung einer Verlustverteilung mittels Monte-Carlo-Simulation auf einem Konfidenzniveau von 99,95 %. Grundlage hierfür sind die in der Vergangenheit realisierten Verluste aus dem Wiedervermarktungsprozess zurückgegebener Fahrzeuge. Die

Verfahren werden kontinuierlich auf Adäquanz geprüft und bei Bedarf angepasst.

Zur Bestimmung des unerwarteten Risikos wird dasselbe Modell sowohl für direkte als auch indirekte Restwert Risiken verwendet. Direkte Restwert Risiken beziehen sich auf Verträge ohne Rückkaufgarantie durch Händler. Indirekte Restwert Risiken hingegen basieren auf Verträgen mit Buy-back-Garantie und werden berechnet, indem der potenzielle Verlust mit der für die Automobilbranche spezifischen Ausfallwahrscheinlichkeit multipliziert wird.

Zur Ergänzung der Risikomessung sind regelmäßig risikointenspezifische Stresstests in Form von Sensitivitätsanalysen vorgesehen, um die Auswirkungen extremer, jedoch plausibler Marktentwicklungen zu erfassen.

Darüber hinaus betrachtet die Allane Mobility Group die Fahrzeugvermarktungskanäle als zentrales Instrument zur Reduzierung des Restwert Risikos. Aktuell wird dafür ein bewährter, mehrstufiger Prozess genutzt. Fahrzeuge, die nach Ablauf des Leasingvertrags weder per Rückkaufvereinbarung an einen Hersteller oder Händler noch an den Leasingnehmer verkauft werden, vermarktet das Unternehmen in der Regel über eigene Gebrauchtwagenstandorte oder eine Online-Auktionsplattform, die europaweit angeschlossene Händler bedient. Mit dem zunehmenden Aufkommen an Fahrzeugen aus dem Captive Leasing wird der Vermarktungsprozess zusätzlich um die Anbindung an das Hyundai/Kia-Händlernetzwerk erweitert. Die Allane Mobility Group bereitet sich damit gezielt auf die Fahrzeugrückläufer ab 2026 vor.

Darüber hinaus unterhält die Allane Mobility Group deutschlandweit vier autohaus24-Verkaufsstandorte, an denen eigene Verkaufsspezialisten Fahrzeuge an Endkunden vermarkten. Diese Standorte dienen nicht nur dem Fahrzeugverkauf, sondern bieten auch die Möglichkeit, Leasingrückläufer nach vorheriger Absprache direkt dort abzugeben.

Besonders bei der freien Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts abhängig, insbesondere in Deutschland. Der Vorstand verfolgt die aktuelle Preisentwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt aufmerksam und differenziert.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2024 setzte sich der am Markt beobachtete Preisrückgang für Elektroantriebstechnologien fort. Dabei sank das Restwertniveau im Gesamt-

portfolio der Allane SE im Jahresverlauf um rund 11 %. Für ausgewählte EV-Modelle mit nennenswertem Anteil am Gesamtportfolio wurden prognostizierte Restwertanpassungen von bis zu 25 % beobachtet. Im Berichtszeitraum zeigte sich eine signifikante Verlangsamung des Preisrückgangs, sowie eine Bodenbildung.

3.2.2 Zinsänderungsrisiko

Zinsänderungsrisiken resultieren aus potenziellen Verlusten durch Veränderungen der Marktzinssätze. Sie treten auf, wenn Zinsbindungsfristen auf der Aktiv- und Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Auch eine variable Verzinsung von Finanzierungsinstrumenten kann bei Marktveränderungen zu einem Zinsrisiko führen.

Die Allane Mobility Group verfolgt das Ziel einer weitgehend fristenkongruenten Refinanzierung, um Laufzeitinkongruenzen zu vermeiden, und schließt Derivatekontrakte ab, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern. Eine vollständige Wirksamkeit dieser Absicherung oder eine vollständige Vermeidung von Verlusten kann jedoch nicht garantiert werden.

Steigende Zinssätze bei Refinanzierungsinstrumenten könnten zu höheren Refinanzierungskosten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung von Zinsänderungsrisiken setzt die Allane SE strukturierte Verfahren ein, die sowohl eine barwertige als auch eine GuV-orientierte Perspektive berücksichtigen; dabei erfolgt die Analyse potenzieller Auswirkungen systematisch im Rahmen eines Limitsystems, wobei insbesondere Barwertverluste infolge von Veränderungen der Zinsstrukturkurve – einschließlich Parallelverschiebungen um bis zu 200 Basispunkte – sowie verschiedene Zinsszenarien bewertet und differenziert nach steuerungsrelevanten und weiteren Szenarien regelmäßig an die Geschäftsführung berichtet werden, wobei sich die Allane Mobility Group an den regulatorischen Anforderungen für Banken orientiert und ergänzend untersucht, wie sich solche Zinsveränderungen auf das Zinsergebnis auswirken.

Die Quantifizierung der unerwarteten Zinsänderungsrisiken erfolgt mittels einer historischen Simulation. Diese basiert auf einem Beobachtungszeitraum ab dem Jahr 2008 und verwendet ein Konfidenzniveau von 99,95 % sowie eine Halbdauer von 62 Tagen. Durch dieses Vorgehen wird eine risikosensitive Bewertung der potenziellen Auswirkungen von Zinsänderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ermöglicht.

3.3 Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko bezeichnet die Gefahr, dass bestehende Finanzmittel nicht ausreichen, um die finanziellen Verbindlichkeiten des Konzerns bei Fälligkeit zu decken. Die Allane Mobility Group versucht, durch ihre Finanzplanung sicherzustellen, dass sowohl unter normalen als auch unter Stressbedingungen ausreichend Liquidität zur Begleichung fälliger Verbindlichkeiten zur Verfügung steht.

Seit der Änderung der Eigentümerstruktur im Geschäftsjahr 2020 wird verstärkt auf eine fristenkongruente und ausgewogene Refinanzierung innerhalb des Konzernverbunds hingearbeitet.

Zur Beurteilung, Steuerung und Überwachung der Liquiditätsrisiken wendet die Allane SE ein Set an Verfahren und Methoden an, das sich am regulatorischen Rahmen orientiert. Die Struktur sowie die Entwicklung der bestehenden Finanzverbindlichkeiten werden kontinuierlich über den Zeitverlauf hinweg analysiert, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen und adäquate Steuerungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Die Notwendigkeit zur Refinanzierung wird auf monatlicher Basis im Rahmen eines mehrjährigen Refinanzierungsplans bewertet. Ergänzend erfolgt eine fortlaufende Analyse der Entwicklung der durchschnittlichen Refinanzierungskosten, um potenzielle Kostenrisiken frühzeitig zu identifizieren. Die Liquiditätslage selbst wird mithilfe monatlicher Liquiditätsablaufbilanzen überwacht, die den kumulierten Liquiditätsabfluss über einen Betrachtungszeitraum von bis zu zehn Jahren abbilden. Für Zwecke des Liquiditätsnotfallmanagements verfügt die Allane SE über einen Liquiditätsnotfallplan, der in regelmäßigen Abständen auf Aktualität überprüft wird.

Für die Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung der Refinanzierungskostenrisiken auf Basis einer historischen Verlustverteilung. Hierbei kommt ein Liquidity-Value-at-Risk-(LVaR)-Modell mit einem Konfidenzniveau von 99,95 % zur Anwendung, dass die potenziellen monetären Auswirkungen von Änderungen in den Refinanzierungskosten ermittelt. Darüber hinaus werden regelmäßig risikoartenspezifische Stresstests in Form von Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um die Widerstandsfähigkeit gegenüber extremen, aber plausiblen Marktentwicklungen sicherzustellen.

Zudem verfügt die Allane Mobility über ein breites Spektrum an asset-basierten Finanzierungsmöglichkeiten, z.B. Forfaitierung oder die Verbriefung von Leasingforderungen. Davon hat das Unternehmen erstmals im Jahr 2016 Gebrauch

gemacht und ein Asset-Backed-Securities-Programm („ABS-Programm“) eingeführt. Im Jahr 2024 wurde der Ausbau dieser ABS-Programme weiter vorangetrieben, um die Refinanzierung gezielt zu diversifizieren.

3.4 Geschäftsstrategisches Risiko

Das geschäftsstrategische Risiko definiert die Allane SE als die Gefahr potenzieller Verluste oder reduzierter Gewinne durch nachteilige geschäftsstrategische Entwicklungen, Entscheidungen oder geschäftsfeldspezifischer Zielvorgaben sowie durch eine negative Veränderung des wirtschaftlichen Umfelds. Zusätzlich umfasst dieses Risiko das Nichterreichen vertrieblicher Ziele, beispielweise aufgrund veränderter Kundenpräferenzen, des Markteintritts neuer Wettbewerber oder geänderter regulatorischer Rahmenbedingungen.

Die Geschäftsleitung sieht die Steuerung strategischer Risiken durch gezielte Maßnahmen, wie die Diversifizierung der Vertriebskanäle und den Einsatz geeigneter Marketingstrategien vor. Die Überwachung dieser Risiken soll durch das (Risiko-)Controlling erfolgen.

3.5 Operationelles Risiko

Das operationelle Risiko bezeichnet die Gefahr von Verlusten, die insbesondere durch menschliches Verhalten, technologisches Versagen, unangemessene oder fehlerhafte Prozesse sowie externe Ereignisse entstehen können. Zudem umfasst es regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken.

Zur Steuerung operationeller Risiken sieht die Allane Mobility Group einen dezentralen Ansatz vor, bei dem speziell geschulte Koordinatoren aus den jeweiligen Fachbereichen für die Umsetzung verantwortlich sind. Die Messung und Überwachung dieser Risiken obliegt dem Risikocontrolling. Im Geschäftsjahr 2024 wurden vertiefende Maßnahmen zur Identifikation operationeller Risiken, einschließlich der Anbindung zusätzlicher Informationsquellen, weiter vorangetrieben.

Insgesamt wurden 2024 insgesamt 86 materialisierte operationelle Risiken mit einem Verlustvolumen von insgesamt 496,8 Tsd. Euro identifiziert. Die verlustreichsten Einzelfälle sind der Kategorie „External Fraud“ zugeordnet und betreffen insbesondere Fahrzeugdiebstahl und Mantelbetrug. Im Zuge der Nachbearbeitung wurden gezielte Erweiterungen des Kontrollumfangs vorgenommen und Schulungen für

Vertragshändler durchgeführt. Ziel ist es, ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Für die Allane SE können sich auch aus anhängigen oder potenziellen Rechtstreitigkeiten operationelle Risiken ergeben. Verfahren im Zusammenhang mit Widersprüchen gegen Leasingverträgen haben zuletzt an Bedeutung verloren. Um Rechtstreitigkeiten vorzubeugen, werden die Musterleasingverträge und die Allgemeinen Geschäftsbedingungen kontinuierlich überprüft und bei Bedarf angepasst. Zur strukturierten Bearbeitung, Abwicklung und Überwachung von Widersprüchen wurde im Bereich Recht eine spezialisierte Organisationseinheit etabliert.

Der Geschäftserfolg der Allane Mobility Group ist maßgeblich vom Wiedererkennungswert der neu etablierten Marke abhängig. Zur Minimierung potenzieller Reputations- und strategischer Geschäftsrisiken erfolgt die Abkoppelung der Marke Sixt schrittweise über mehrere Jahre. Gleichzeitig wird der Bekanntheitsgrad der neuen Marke durch gezielte Marketingmaßnahmen sukzessive gesteigert. Der vollständige Markenwechsel soll bis Mitte 2025 abgeschlossen sein.

Das Prozessrisiko beschreibt die Gefahr von Verlusten, die durch unangemessene Abläufe entstehen. Die ordnungsgemäße Prozessausführung liegt in der Verantwortung der jeweiligen Prozessverantwortlichen und soll durch organisatorische Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen überwacht werden. Zur Fehlervermeidung sind entsprechende Maßnahmen sowohl in der Aufbau- als auch in der Ablauforganisation der Allane Mobility Group vorgesehen. Sie sollen ein vorgegebenes Sicherheitsniveau gewährleisten. Die interne Revision fungiert als prozessunabhängige Instanz und überprüft regelmäßig die eingesetzten Prozesse und angewandten Methoden. Dabei verfolgt sie einen risikoorientierten Prüfungsansatz, der sowohl die Konformität mit gesetzlichen bzw. regulatorischen Vorschriften als die Einhaltung von Konzernvorgaben sicherstellt.

Im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft nutzt die Allane Mobility Group ein selbstentwickeltes IT-System. Hard- und softwarebedingte Systemstörungen oder -ausfälle können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe führen und sie im schlimmsten Fall sogar zum Stillstand bringen. Aufgrund der hohen Komplexität des IT-Systems stellt die Implementierung neuer, ersetzender oder ergänzender Softwarelösungen besondere Anforderungen an die Kompatibilität mit bestehenden Systemen. Diese müssen erfüllt werden, um einen reibungslosen operativen Geschäftsablauf zu gewährleisten.

Neben internen Betriebsrisiken besteht auch das Risiko gezielter externer Angriffe auf die IT-Infrastruktur und den Datenbestand des Unternehmens, beispielsweise durch Hacking oder Distributed Denial-of-Service-Attacken. Die fortschreitende Digitalisierung kann dieses Risiko weiter erhöhen. Um dem entgegenzuwirken, unterhält die Allane Mobility Group eigene IT-Ressourcen, -Kapazitäten und -Infrastruktur, deren Aufgaben in der permanenten Kontrolle, Wartung und Weiterentwicklung sowie im Schutz der IT-Systeme des Konzerns bestehen.

Die persönlichen Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Mitarbeiter sind ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Allane Mobility Group. So könnte eine erhöhte Fluktuation und damit der Verlust von Know-how z. B. die Servicequalität im Leasing- oder Flottenmanagementgeschäft beeinträchtigen. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, setzt die Allane Mobility Group verstärkt auf Ausbildung und Fortbildung, verankert die Personalförderung in der Unternehmenskultur und nutzt gezielte Anreizsysteme.

Die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Vertragsabschlüssen, bei der größtenteils standardisierte Vereinbarungen verwendet werden, die in den operativen Abwicklungssystemen abzubilden sind. Bereits geringfügige Formulierungsungenauigkeiten oder Änderungen der rechtlichen oder vertraglichen Rahmenbedingungen können erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, unterhält die Allane Mobility Group ein strukturiertes Vertragsmanagement, das Rechtsexperten einbezieht und durch umfassende Systemkontrollen ergänzt wird.

Weitere regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit als Finanzdienstleistungsinstitut einhergehen, werden durch eine MaRisk-orientierte Compliance-Struktur sowie entsprechende Kontroll- und Präventionsmechanismen reduziert. Regulatorische, rechtliche und steuerrechtliche Neuerungen oder Änderungen werden kontinuierlich von den zuständigen Fachabteilungen der Allane SE überwacht, an die Geschäftsleitung kommuniziert und im Rahmen von Projekten zeitnah und fristgerecht umgesetzt.

Seit dem Geschäftsjahr 2023 ist das Auslagerungsrisiko als relevantes Risiko identifiziert. Die Allane SE hat zusätzliche Ressourcen für dessen Management bereitgestellt – unter anderem durch die Ernennung eines Outsourcing-Beauftragten und die Einführung eines umfassenden Rahmens. Zudem sollen die in den Auslagerungsvereinbarungen festgelegten Prüfungs- und Kontrollrechte gegenüber den

jeweiligen Dienstleistern fortlaufend wahrgenommen werden.

Neben dem Auslagerungsrisiko gewinnen auch Nachhaltigkeitsrisiken zunehmend an Bedeutung. Nachhaltigkeitsrisiken, können erhebliche Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit der Allane Mobility Group haben. Daher sollen sie bereits im bestehenden Risikomanagement berücksichtigt und weiter in die Kontrollprozesse integriert werden.

Dabei beziehen sich die Nachhaltigkeitsrisiken auf Ereignisse oder Entwicklungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung, die tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation der Allane Mobility Group haben können. Bereits bei den identifizierten Risikoarten werden Nachhaltigkeitsrisiken als potenzielle Risikotreiber berücksichtigt, etwa Transformationsrisiken mit langfristigen Folgen für Verbrennungsmotoren oder gesetzliche Veränderungen. Angesichts aktueller gesellschaftlicher, ökonomischer und regulatorischer Entwicklungen verstärkt die Allane Mobility Group ihre Bemühungen, Nachhaltigkeitsrisiken weiter in das Risikomanagement und Risikocontrolling zu integrieren.

Zur Identifikation, Bewertung und Steuerung operationeller Risiken führt die Allane SE mindestens einmal jährlich ein strukturiertes Risk and Control Self-Assessment (RCSA) durch. Im Rahmen dieses Prozesses sollen potenzielle operationelle Risiken systematisch identifiziert und hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und potenziellen Schadenshöhe bewertet werden. Ergänzend wird die kontinuierliche Erfassung und Analyse tatsächlich eingetretener Schadensfälle in einer zentralen Schadensfalldatenbank weiter ausgebaut.

Für die Zwecke der Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung operationeller Risiken sowohl auf Basis eines ökonomischen Ansatzes als auch nach dem aufsichtsrechtlich anerkannten Basisindikatoransatz gemäß Capital Requirements Regulation (CRR). Der jeweils höhere Wert aus beiden Ansätzen wird zur konservativen Abbildung im Rahmen der internen Risikotragfähigkeitssteuerung herangezogen. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass die operationellen Risiken sowohl den regulatorischen Anforderungen als auch den internen Steuerungsbedarfen angemessen Rechnung tragen.

3.6 Beteiligungsrisiko

Aufgrund der Beteiligungsstruktur der Allane SE wurde das Beteiligungsrisiko als wesentliches Risiko identifiziert.

Die Allane SE definiert das Beteiligungsrisiko als die Gefahr unerwarteter Verluste, die entstehen, wenn der Marktwert von Beteiligungen fällt – einschließlich des Risikos eines Ausfalls von Dividenden sowie der Übertragung von Verlusten. Es besteht ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko bei der 100-prozentigen Beteiligung der Allane SE an der Allane Mobility Consulting GmbH, da seit dem Geschäftsjahr 2015 ein Ergebnisabführungsvertrag zwischen beiden Unternehmen besteht. Seit dem Geschäftsjahr 2023 existiert zudem ein Ergebnisabführungsvertrag mit der One Mobility Management GmbH. Verluste der Allane Mobility Consulting GmbH sowie der One Mobility Management GmbH haben damit eine direkte negative Auswirkung auf die Ertragslage der Allane SE.

Das Risikomanagement- und Risikocontrollingsystem der Allane Mobility Consulting GmbH wurde durch Abschluss eines Auslagerungsvertrags teilweise an die Allane SE übertragen. Die bei der Allane SE angewendeten Risikomethoden und -verfahren werden unter Berücksichtigung von Angemessenheit und Proportionalität auch für die Allane Mobility Consulting GmbH genutzt. Dadurch ist die Allane Mobility Consulting GmbH eng in die Risikosteuerungs- und -überwachungsprozesse der Allane SE eingebunden. Dies ermöglicht eine frühzeitige Identifizierung negativer Risiko- und Ertragsentwicklungen, sodass rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden können.

Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung erfolgt die Quantifizierung des Beteiligungsrisikos nach der Durchschau-Methode, basierend auf der Annahme, dass die Risiken auf Konzernebene aggregiert werden.

Im Jahr 2024 hat die Allane SE die Risikoüberwachung in den Tochtergesellschaften in Frankreich und der Schweiz weiter ausgebaut. Die Einbindung in bestehende Gremien gewährleistet eine aktive Diskussion und Steuerung dieser Einheiten. Die Zusammenarbeit sowie der Ausbau der Risikomanagementsysteme in den Tochtergesellschaften werden im Jahr 2025 weiter an Bedeutung gewinnen.

4. Beurteilung des Gesamtrisiko­profils durch den Vorstand

Die Allane SE hat ein gruppenweites internes Kontroll- und Risikomanagementsystem eingeführt, das darauf abzielt, Entwicklungen, die zu wesentlichen Verlusten führen oder den Fortbestand der Allane SE bzw. des Konzerns gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen und aktiv zu steuern. Im Geschäftsjahr 2024 wurde die Beurteilung des Gesamtrisiko­profils weiter vertieft. Alle identifizierten Risiken werden im Rahmen des etablierten Risikomanagementsystems regelmäßig analysiert, bewertet und im Zuge der Gremienarbeit kommuniziert sowie dokumentiert. Vorstand und Aufsichtsrat sollen zeitnah über das Ergebnis informiert werden, um bei Bedarf notwendige Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem der Allane Mobility Group folgt den Vorgaben der Santander Gruppe und soll eine methodische Adäquanz im Einklang mit dem Proportionalitätsprinzip gewährleisten.

Die Allane Mobility Group muss sicherstellen, dass sie jederzeit über ausreichende Mittel verfügt, um die eingegangenen Risiken tragen zu können (Risikotragfähigkeitsprinzip). Im Rahmen der Risikotragfähigkeitsrechnung, die einen wesentlichen Bestandteil des quartalsweisen Risikoberichtswesens der Allane Mobility Group bildet, wird der unerwartete Verlust aus den als wesentlich eingestufteten Risiken mit einem Konfidenzniveau in Höhe von 99,95 % der verfügbaren Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Die Risikotragfähigkeit ist dann gegeben, wenn die wesentlichen Risiken kontinuierlich durch eine entsprechende Risikodeckungsmasse abgedeckt werden können. Zum Stichtag 31. Dezember 2024 weist die Allane ein Risikopotenzial für Adressenausfall-, Marktpreis- (Restwert- und Zinsänderungsrisiko) und Liquiditätsrisiken sowie für geschäftsstrategische, operationelle und Beteiligungsrisiken in Höhe von 249,3 Mio. Euro aus.

Das interne Kapital (Risikodeckungspotenzial) gemäß dem Substanzwert-Ansatz beträgt 256 Mio. Euro. Es besteht im Wesentlichen aus 83 Mio. Euro bilanziellen Eigenkapitals sowie 173 Mio. Euro aus dem aktivierten Vermögen, einschließlich des Bestellbuchs. Daraus ergibt sich eine Deckung der wesentlichen Risiken von rund 103 %. Die Risikotragfähigkeit war über den gesamten Berichtszeitraum hinweg auf Basis der durchgeführten Ermittlungen gegeben. Limitüberschreitungen wurden nicht festgestellt; jedoch wurde der Warnschwellenwert von 110 % zum Stichtag 31. Dezember 2024 unterschritten. Die Geschäftsführung hat daraufhin

umgehend Maßnahmen zur Stärkung der Risikotragfähigkeit ergriffen. Maßnahmen zur Erhöhung des internen Kapitals eingeleitet. Darüber hinaus wurden nach dem Bilanzstichtag methodische Verfeinerungen zur Quantifizierung der Restwertrisiken initiiert.

Die wesentlichen Risiken verteilen sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt:

in Mio. Euro	Wesentliche Risiken	
	2024	2023
Restwertrisiko	181,7	109,8
Adressenausfallrisiko	23,9	49,0
Operationelles Risiko	12,9	11,5
Zinsänderungsrisiko	11,7	16,3
Beteiligungsrisiko	5,1	4,6
Liquiditätsrisiko	0,0	0,0
Geschäftsstrategisches Risiko	14,0	15,8
Gesamtrisiko	249,3	207,1

Die wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum Vorjahresstichtag betreffen insbesondere das Restwertrisiko, das Adressenausfallrisiko sowie das Zinsänderungsrisiko. Der Anstieg des Restwertrisikos ist hauptsächlich auf das starke Wachstum des Vertragsportfolios sowie auf die Preisentwicklungen und zugehörigen Erwartungen am Gebrauchtwagenmarkt zurückzuführen. Die Veränderungen beim Adressenausfallrisiko resultieren aus zwei gegenläufigen Effekten: Einerseits wirkte sich die methodische Umstellung auf das Asset-Value-Modell der Santander-Gruppe risikomindernd aus, andererseits führte das gestiegene Portfoliovolumen zu einem Anstieg des Risikos. Insgesamt ist das gemessene Adressenausfallrisiko im Vergleich zum Vorjahr jedoch gesunken. Das Zinsänderungsrisiko wird durch eine historische Verlustverteilung simuliert, die auf Zinsschwankungen seit dem Geschäftsjahr 2008 basiert. Der Rückgang der Kapitalanforderung für das Zinsänderungsrisiko ist sowohl auf die geringere Zinsvolatilität als auch auf das gesunkene Zinsniveau zurückzuführen.

Die Berechnung des operationellen Risikos erfolgt sowohl auf Grundlage eines ökonomischen Ansatzes als auch nach dem aufsichtsrechtlichen Basisindikatoransatz. In der Risikotragfähigkeitsrechnung wird dabei der höhere Wert der beiden Ansätze berücksichtigt. Das Beteiligungsrisiko wird mittels der Durchschaumethode quantifiziert, während die Liquiditätsrisiken auf Basis einer historischen Verlustverteilung berechnet werden. Hierbei wird der Liquiditäts-Value-

at-Risk herangezogen, der die finanziellen Auswirkungen von Änderungen der Refinanzierungskosten quantifiziert.

Basierend auf den wesentlichen Risiken führt die Allane SE quartalsweise Stresstests durch. Ziel dieser Tests ist es, den zusätzlichen Kapitalbedarf unter Stressbedingungen zu quantifizieren und dadurch frühzeitig geeignete Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Dafür werden außergewöhnliche und extreme, aber plausible Ereignisse simuliert. Da Stresstests eine zukunftsgerichtete Perspektive bieten, dienen ihre Ergebnisse zudem als Frühwarnindikatoren und unterstützen die proaktive Risikosteuerung.

Innerhalb der Risikotragfähigkeitsrechnung wurden zum 31. Dezember 2024 folgende Arten von Stresstests berücksichtigt:

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

Die einzelnen Szenarien werden sowohl aus hypothetischen als auch aus historischen Ereignissen abgeleitet und gezielt an die aktuelle Wirtschaftsentwicklung angepasst. Sie dienen als wesentliche Impulsgeber, um bei Bedarf geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Neben der Darstellung der Risikotragfähigkeitsrechnung berechnet die Allane Mobility Group verschiedene Metriken, um den Risikoappetit in den Bereichen Solvabilität, Ergebnisvolatilität, Konzentration, Liquidität und nicht-finanzielle Risiken zu erfassen. Diese Risikoappetit-Metriken spielen eine zentrale Rolle bei der frühzeitigen Erkennung potenzieller Risiken. Zudem werden Risikoappetit-Metriken kontinuierlich von verschiedenen Risikogremien überwacht.

Auf Basis der zuvor beschriebene interne Kontroll- und Risikomanagementorganisation betrachtet sich die Allane Mobility Group – insbesondere im Hinblick auf die aktuellen geopolitischen Risiken – als angemessen aufgestellt, um die Überwachung und Steuerung der Unternehmensgruppe sicherzustellen. Die Risikoexposition der Gesellschaft hat sich aufgrund des EV-Bestands im Geschäftssegment Captive Leasing überproportional zum Geschäftsvolumen erhöht.

Zur Sicherstellung der Liquidität nutzt die Allane Mobility Group bestehende Kreditlinien sowie Refinanzierungsmöglichkeiten innerhalb des Konzernverbands. Auf Basis der kurz- und mittelfristigen Liquiditätsvorausschau – auch unter Stressszenarien – überwacht die Allane Mobility Group die

Nutzung der Finanzierungsinstrumente kontinuierlich und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ein.

Insbesondere aufgrund der langfristigen Vertragsstrukturen und der breiten Kundendiversifizierung – sowohl hinsichtlich Branchenzugehörigkeit als auch Unternehmensgröße, von Großkonzernen bis hin zu Privatkunden – bewertet die Gesellschaft ihr Gesamtrisiko und ihr Risikoprofil gegenüber dem Vorjahr als erhöht. Gleichzeitig eröffnen sich insbesondere durch Digitalisierung und Innovation zusätzliche Marktchancen mit weiterem Wachstumspotenzial. Die Eigentümerstruktur mit zwei verlässlichen Partnern – der Santander Consumer Bank und Hyundai Capital Services – trägt ebenfalls zum Kapital- und Liquiditätszugang bei.

Derzeit wurden keine Risiken identifiziert, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten. Gleichwohl zeigte der durchgeführte Stresstest einen erhöhten Kapitalbedarf auf, der durch eingeleitete Maßnahmen adressiert wurde.

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 Geschäftsbereiche der Allane Mobility Group.

5.1 Marktchancen

Allgemeine Konjunkturentwicklung

Die Allane Mobility Group ist in hohem Maße von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa und dabei vor allem in Deutschland abhängig. Eine verbesserte Wirtschaftslage kann zu erhöhten Investitionen von Unternehmen in Flottenfahrzeuge und Flottenmanagementdienstleistungen sowie von Privat- und Gewerbekunden in Neu- und Gebrauchtfahrzeuge führen. Dies könnte sich positiv auf die Nachfrage nach den Angeboten von Allane auswirken.

Bei den Planungen für das Geschäftsjahr 2025 bezieht die Allane Mobility Group die Einschätzungen von Ökonomen zur Konjunkturentwicklung ein und stellt diese im Prognosebericht dar. Sollte sich die Konjunktur besser als prognostiziert entwickeln, könnte dies die Nachfrage nach den

Produkten und Dienstleistungen der Allane Mobility Group erhöhen.

Positive Leasingkonjunktur

Der deutsche Leasingmarkt ist nach Großbritannien der zweitgrößte Leasingmarkt Europas und zeichnete sich von 2013 bis 2019 durch einen stabilen Wachstumstrend aus, der mit dem Beginn der COVID-19-Pandemie 2020 erstmals unterbrochen wurde. Seit 2023 hat sich der Leasingmarkt erholt und verzeichnete 2024 nach einem deutlichen Wachstum im Vorjahr einen Rückgang von 4 % des bilanzierten Neugeschäfts bei den Anschaffungswerten, wobei sich die Bereiche Mietkauf und Leasing ungefähr gleich entwickelten. Zu beachten ist dabei, dass das bilanzierte Neugeschäft 2023 durch Sondereffekte verzerrt wurde – darunter die Auslieferung und bilanzielle Erfassung von Fahrzeugen, die bereits in den Vorjahren bestellt worden waren, sowie Großprojekte im Schienensektor, die über mehrere Jahre hinweg geplant und realisiert werden. Würden diese Sondereffekte bereinigt, ergäbe sich für das Jahr 2024 laut BDL ein leichter Anstieg im bilanzierten Neugeschäft.

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

Quellen

BDL, Leasing in Deutschland, bdl.leasingverband.de, Stand: 12. Februar 2025; BDL, BDL-RS 7-01-2025, Anlage, 10. Februar 2025.

Branchentrends

Der Markt für Mobilität sowie die Bedürfnisse der Kunden werden sich nach Expertenmeinungen in den kommenden Jahren weiterhin stark verändern. Häufig wird dieser Wandel durch Branchentrends wie Nutzen statt Besitzen, Flexibilisierung, Individualisierung, Auto-Abos, Neue Mobilität, Urbanisierung, Digitalisierung, Konnektivität, Nachhaltigkeit, alternative Antriebe, Elektromobilität und Kundenfokussierung begründet.

Insbesondere vor dem Hintergrund des von Deutschland angestrebten Ziels der Klimaneutralität bis 2045 gewinnt Leasing zunehmend an Bedeutung. So ist die Verkehrs- und Energiewende ein zentraler Pfeiler der Klimapolitik. Hinzu kam die durch den Russland-Ukraine-Krieg ausgelöste Energiekrise, welche die Notwendigkeit der Energieunabhängigkeit für den Industriestandort Deutschland einmal mehr gezeigt hat. Es ist daher notwendiger denn je, auf regenerative Energieerzeugung umzustellen, die Energieeffizienz zu steigern und Energie einzusparen. Nach Meinung des BDL

kann die Leasing-Wirtschaft die Energiewende unterstützen und vorantreiben.

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

Laut Dataforce ist Leasing weiterhin die präferierte Beschaffungsform für Flottenfahrzeuge: Im Jahr 2024 belief sich der Leasinganteil in deutschen Fuhrparks auf 63 %, was einem Anstieg von 2,1 Prozentpunkten entspricht. Dataforce prognostiziert, dass sich der Leasing-Anteil bis zum Jahr 2028 auf 78 % erhöhen wird. Das sei insbesondere darauf zurückzuführen, dass Elektrofahrzeuge aufgrund noch unklarer Restwerte primär über Leasing beschafft würden. Zudem werde sich auch die Nutzung des Angebots von Auto Abos künftig weiter steigern.

Auch im privaten Bereich ist der Trend zum Leasing ungebrochen. Nach Angaben von LeasingMarkt.de entfiel auch im Jahr 2024 der Großteil der Leasingverträge auf Privatpersonen. So machten sie 58 % der Leasingnehmer aus. Im Vergleich zum Rekordjahr 2023 bedeutet dies einen Rückgang um zwei Prozentpunkte.

Die Allane Mobility Group kann insbesondere mit ihrem Leasingangebot auf allane.de von dem oben beschriebenen Marktwandel profitieren, da die Online-Plattform Privatkunden unter anderem ermöglicht, Leasingwagen – sowohl mit Verbrennungsmotoren als auch mit alternativen Antrieben – zu konfigurieren und digital zu bestellen. Zudem kann Allane im Geschäftsbereich Leasing weiteres Wachstumspotential durch neue Kooperationen mit OEMs nutzen.

Quellen

LeasingMarkt.de, Leasing-Rückspiegel 2024; Dataforce, Leasingmarkt 2024: Kurzfristige Erholung, langfristiger Rückgang der Leasinganteile, 19.11.2024.

5.2 Wettbewerbschancen

Wachstum durch markenübergreifendes Angebot

Als Leasinggesellschaft mit einem Mehrmarkenangebot bieten sich der Allane Mobility Group Wettbewerbsvorteile gegenüber markengebundenen Anbietern. Zudem verfügt das Unternehmen über umfassendes Know-how in Bezug auf die Einschätzung der Nutzungsdauer von Fahrzeugen und die Gebrauchtwagenvermarktung. Mit ihrem markenübergreifenden Full-Service-Leasing und dem Direktvertrieb verfügt

die Allane Mobility Group über ein integriertes, zukunftsorientiertes Geschäftsmodell.

Laut einer Studie von Deloitte ist bis 2035 mit einem Wandel in der Markenstrategie vieler Autohersteller zu rechnen – hin zu markenübergreifenden Mobilitätslösungen, um eine breitere Kundenzielgruppe anzusprechen und die sich verändernden Mobilitätsanforderungen besser bedienen zu können. Dieser Trend bestätigt die strategische Relevanz des Angebotsmodells der Allane Mobility Group. Zwar zeigt sich im Segment Captive Leasing aktuell eine stärkere Fokussierung auf einzelne Hersteller, das übergeordnete Geschäftsmodell bleibt jedoch klar auf Markenvielfalt und Kundenzentrierung ausgerichtet.

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

Quelle

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

Internationalisierungsmöglichkeiten

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

Im Rahmen ihrer Strategie *FAST LANE 27* plant das Unternehmen, künftig vermehrt auch über Internationalisierung zu wachsen. Dafür sieht Allane es vor, die Kooperationen mit Hyundai und Kia im Segment Captive Leasing künftig weiter auszubauen und darüber von deren Expansion im europäischen Markt zu profitieren.

Hohe Relevanz ergänzender Serviceleistungen

Der Trend, neben der Leasingfinanzierung eines Fahrzeugs auch ergänzende Services in Anspruch zu nehmen, hat sich bei den Kunden in den vergangenen Jahren weiter fortgesetzt. Laut Dataforce liegt das Wachstumspotential im Leasingmarkt „sehr deutlich“ in den Services. So haben sich 2023 im Flottenmarkt 47 % der Unternehmen dafür entschieden, sämtliche Leasingverträge mit Servicekomponenten abzuschließen. Weitere 14 % haben einzelne Services in ihre Leasingverträge einbezogen. Dem BDL zufolge eröffnet der Trend zum Full-Service-Leasing Leasinggesellschaften „große Chancen“, sich von einer klassischen Finanzierung zu differenzieren, weil letztere gerade die arbeitsintensiven Bereiche des Fuhrparkmanagements im Unternehmen belasten. Zudem wollten Unternehmen weiterhin mit Partnern zusammenarbeiten, die neben der Finanzierung auch Serviceleistungen und Pakete als „One Stop Shop“ anbieten.

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

Die Allane Mobility Group ist bestrebt, den Anteil ergänzender Services im Flottengeschäft in einzelnen Verträgen sukzessive zu erhöhen und damit die Profitabilität im Vertragsbestand zu steigern. Zudem stellen Umfang und Qualität der Serviceleistungen ein wichtiges Differenzierungsmerkmal im Wettbewerb dar. Das Unternehmen 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.

In den Geschäftssegmenten Online Retail und Captive Leasing ist das Angebot von zusätzlichen Servicedienstleistungen für die Kunden ebenfalls von wachsender Bedeutung. So umfasst laut Dataforce rund jeder zweite Privatleasingvertrag Servicekomponenten.

Daher geht die Allane Mobility Group davon aus, dass Services – sowohl im Privat- als auch im Flottenkundenbereich künftig zunehmend relevanter werden. Derzeit bietet das Unternehmen seinen Privat- und Gewerbekunden auf der Online-Plattform allane.de bereits Servicepakete für Schadenmanagement, Inspektion sowie Wartung und Verschleiß als auch Versicherungspakete zur Kfz- und GAP-Versicherung (Guaranteed Asset Protection).

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

Quellen

Dataforce, Dataforce Leasing Studie 2023: Stagnierende Leasinganteile im Flottenbestand, 6. Dezember 2023;
Arval Mobility Observatory, Mobilitäts- und Fuhrparkbarometer 2024, Pressemitteilung, 7. Mai 2024;
BDL, Per Leasing stets das neueste Modell fahren, bdl.leasingverband.de, Stand: 12. Februar 2025.

Wachstum durch Marketingkampagnen und -kooperationen

Im Segment Online Retail nutzt Allane verschiedene Marketingkampagnen, um die Bekanntheit der Online-Plattform zu erhöhen und damit die Zahl der Vertragsabschlüsse zu steigern. Marketingaktionen können sowohl in Kooperation mit

einem Marketingpartner als auch komplett eigenständig über die eigenen Marken abgebildet werden.

Wachstum durch Wiedervermarktung

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen bietet Leasinganbietern die Chance, eine führende Position auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu erlangen. Im Jahr 2024 stieg die Zahl der Besitzumschreibungen laut DAT um 7,4 % auf rund 6,5 Mio. Einheiten. Für das Jahr 2025 prognostiziert der Zentralverband Deutscher Kraftfahrzeuge (ZDK), dass wirtschaftliche Unsicherheiten und eine hohe Sparneigung der privaten Haushalte die Kaufzurückhaltung bei Neuwagen verstärken werden. Dies dürfte den Gebrauchtwagenmarkt zusätzlich ankurbeln. So erwarten die Experten des ZDK für 2025 6,8 Mio. Besitzumschreibungen, für 2024 hatte der ZDK 6,6 Mio. Einheiten prognostiziert.

Wenngleich die Gebrauchtwagenpreise im Jahr 2024 infolge der steigenden Verfügbarkeit weiter sanken, verblieben sie auf einem relativ hohen Niveau. So kostete ein Gebrauchtwagen im Jahr 2024 laut AutoScout24 durchschnittlich 26.942 Euro und damit 6 % weniger als im Vorjahr. Infolge eines Nachfrageüberhangs verlangsamte sich der Wertverlust der Gebrauchten jedoch zum Jahresende deutlich. So belief sich der Preisrückgang im vierten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahresquartal auf nur noch rund 3 %.

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

Die Wiedervermarktung von Fahrzeugen ist fester Bestandteil des Geschäftsmodells der Allane Mobility Group und erfolgt insbesondere über eine Online-B2B-Auktionsplattform sowie über durch den Konzern betriebene lokale Gebrauchtwagenstandorte. Im Rahmen der Konzernstrategie werden seit dem Geschäftsjahr 2018 auch vermehrt internationale Händler an die Plattform angeschlossen, um die Vermarktung von Leasingrückläufern ins Ausland zu intensivieren und die Abhängigkeit vom deutschen Gebrauchtwagenmarkt zu reduzieren. Übergeordnetes Ziel dieser Maßnahme ist es, durch eine aktive Risikosteuerung zur Verbesserung des Rendite-Risiko-Profiles beizutragen. Derzeit betreibt die

Allane Mobility Group vier eigene Standorte in Deutschland für die Wiedervermarktung von Fahrzeugen.

Quellen

ZDK, ZDK-Prognose 2025: Rund 2,7 Millionen Pkw-Neuzulassungen, 28. November 2024;
 DAT, Jahresrückblick 2024, Januar 2025;
 AutoScout24, Marktreport: Gebrauchtwagenpreise im vierten Quartal 2024 auf Stabilisierungskurs, 6. Februar 2025.

5.3 Chancen durch Megatrends

Individuelle Online- und Mobile-Lösungen

Die Digitalisierung führt nach Einschätzung von Allane zur Erweiterung der Kundenlösungen in allen Geschäftsbereichen. Im Flottenleasing und Flottenmanagement werden neben der persönlichen Betreuung auch Aspekte wie Automatisierung, Effizienz und Prozesssicherheit immer wichtiger für Unternehmen.

Die Allane Mobility Group misst der Entwicklung moderner Online- und Mobile-Lösungen hohe Bedeutung bei. Im Geschäft mit Firmenkunden sollen Leasing- und Verwaltungsprozesse vermehrt mit Hilfe von Reportings und Apps optimiert werden. Im Geschäft mit Privat- und Gewerbekunden wird der Leasingprozess unter anderem durch einen Online-Konfigurator und digitale Bestellschritte erleichtert. Die Allane Mobility Group entwickelt die bestehenden Tools in regelmäßigen Abständen weiter und prüft kontinuierlich Möglichkeiten, weitere Online- und Mobile-Lösungen einzuführen.

Elektromobilität als Wachstumsmarkt

Elektromobilität gewinnt langfristig weiter an Bedeutung. Gründe hierfür sind insbesondere der beschleunigte Klimawandel und die damit einhergehenden Klimaziele sowie ein stärkeres Umweltbewusstsein, neue Mobilitätsbedürfnisse, bessere Ladeinfrastrukturen und höhere Leistungen und Reichweiten. In Europa spielen insbesondere auch Faktoren wie Regulierungen und CO₂-Vorgaben eine wichtige Rolle.

Laut einer Studie von Continental können sich 39 % derjenigen, die aktuell kein Elektrofahrzeug fahren, vorstellen, ein solches Fahrzeug zu wählen. Besonders groß ist dabei das Interesse an Hybridantrieben, die den Übergang zur E-Mobilität erleichtern könnten. Fast die Hälfte der Befragten in Deutschland (48 %) und den USA (47 %) sowie sogar 86 % in China ziehen ein Hybridfahrzeug in Betracht. Besonders ausgeschlossen gegenüber E-Autos sind in Deutschland die 25-

bis 34-Jährigen, von denen 68 % ein elektrisches Modell in Erwägung ziehen.

Trotz Herausforderungen in einzelnen Märkten entwickelt sich die Elektromobilität weiterhin dynamisch. Laut der International Energy Agency (IEA) wird der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge an den Pkw-Neuzulassungen bis 2030 im Rahmen der aktuellen politischen Maßnahmen (Stated Policies Scenario) in China rund 80 %, in der EU knapp 60 % und in den USA etwa 20 % betragen. Diese Entwicklung wird getragen von massiven Investitionen in die Batterie- und Ladeinfrastruktur, sinkenden Kosten für Fahrzeuge und Batterien sowie ambitionierten Elektrifizierungsstrategien führender Automobilhersteller. Weltweit dürfte damit mittelfristig ein grundlegender Wandel der Antriebstechnologien bevorstehen.

Im Bereich Leasing blieb der Anteil der Elektrofahrzeuge laut LeasingMarkt.de im Jahr 2024 mit 24 % auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Allane Mobility Group engagiert sich aktiv für die Förderung der Elektromobilität, unter anderem durch Kooperationen mit Herstellern und Energieversorgern sowie durch Beratungsleistungen, z. B. beispielsweise zur Optimierung der Schadstoffbilanz. Technologische Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, verstärkte Initiativen der Hersteller – wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur oder die Elektrifizierung von Flotten – sowie das wachsende Interesse von Unternehmen an nachhaltig optimierten Fuhrparks bieten der Allane Mobility Group zusätzliche Wachstumschancen.

Flexibilität durch neue Mobilität

Wenngleich der private Pkw nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel darstellt, geht die Unternehmensberatung McKinsey davon aus, dass sich das Mobilitäts-Ökosystem bis 2035 so stark verändern wird wie seit den Anfängen des Automobils nicht mehr. Laut einer Studie des McKinsey Center for Future Mobility planen 30 % der Befragten, im nächsten Jahrzehnt verstärkt Mikromobilität (z. B. E-Bikes und E-Scooter) oder Shared Mobility zu nutzen. Laut McKinsey basieren viele Veränderungen im Mobilitäts-Ökosystem auf dem Wunsch nach einem angenehmeren Mobilitätserlebnis. Zudem gewinnen Nachhaltigkeitsaspekte immer mehr an Relevanz. Die Umfrageergebnisse von McKinsey zeigen, dass 46 % der Befragten bereits auf nachhaltigere Marken oder Produkte umgestiegen sind, und weitere 16 % planen wesentliche Umstellungen zur Förderung der Nachhaltigkeit.

Die Allane Mobility Group bedient den wachsenden Trend zu „Mobility as a Service“ und bietet ganzheitliche

Mobilitätskonzepte an, die neben dem Leasingfahrzeug auch andere Verkehrsmittel umfassen. In Kooperation mit Partnerunternehmen ermöglicht Allane seinen Flottenkunden z. B. das Angebot digitaler Mobilitätsbudgets, die deren Mitarbeitende flexibel auf ihren individuellen Bedarf abstimmen können. So sind vom privaten Pkw über das Fahrrad bis zur Bahn alle Verkehrsmittel nutzbar.

Quellen

Continental, Pressemitteilung: CONTINENTAL-MOBILITÄTSSTUDIE 2024, Das Auto ist für viele junge Menschen ein Statussymbol, 29.10.2024; McKinsey, The future of mobility, 19. April 2023; IES, The world's electric car fleet continues to grow strongly, with 2024 sales set to reach 17 million, News, 23. April 2024; IEA, Global EV Outlook 2025, Expanding sales in diverse markets, Mai 2025; Leasingmarkt.de, Leasing-Rückspiegel 2024;

5.4 Beurteilung des Gesamtchancenprofils durch den Vorstand

Die Allane SE sieht sich gut aufgestellt, um von den oben beschriebenen Wachstumschancen profitieren zu können.

Die Allane Mobility Group verfügt über ein Geschäftsmodell, das durch ein Mehrmarkenangebot und die frühzeitige Positionierung im Online-Direktvertrieb von Leasingneuwagen auf die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Kunden eingeht. Die Gesellschaft behält sich vor, ihr Wachstum auch durch gezielte Akquisitionen zu beschleunigen. Weitere Chancen ergeben sich durch die Ausrichtung des Unternehmens auf zukünftiges nationales und internationales Wachstum. So hat die Allane Mobility Group ihr Geschäftsmodell durch das mit der Strategie *FAST LANE 27* eingeführte Captive Leasing weiter diversifiziert und gleichzeitig gestärkt. Zudem kann das Unternehmen seine Position als Full-Service-Anbieter mit der Einführung weiterer ergänzender Dienstleistungen ausbauen. Eine wichtige Rolle spielen auch Marketingkampagnen und Vertriebskooperationen, die dazu beitragen können, den Bekanntheitsgrad der Allane Mobility Group zu steigern, den Vertragsbestand auszubauen und zusätzliche Erlöse zu generieren. Mit ihrer Online-Auktionsplattform und dem erfolgten Ausbau ihrer Gebrauchtwagenstandorte ist die Gesellschaft außerdem in der Lage, vom Gebrauchtwagenmarkt zu profitieren.

Die Erweiterung des digitalen Produkt- und Serviceportfolios ermöglicht es der Allane Mobility Group, das Wachstumspotenzial im Bereich der Digitalisierung zu nutzen. Die Digitalisierung des Geschäftsmodells soll zudem zur Prozess- und Kostenoptimierung beitragen und sich damit positiv auf die Produktivität und Ergebnisentwicklung auswirken.

Darüber hinaus schafft der Umstieg auf Elektromobilität langfristig neue Potenziale für die Allane Mobility Group.

Das Chancenprofil der Allane SE wird durch die Position des Ankeraktionärs, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, zusätzlich gestärkt und ist als gut zu beurteilen. Die Partnerschaft unterstützt die strategische Weiterentwicklung der Allane Mobility Group und schafft gute Voraussetzungen, um zukünftige Wachstumschancen erfolgreich zu nutzen.

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

Die Allane SE ist nach § 289b Abs. 2 bzw. § 315b Abs. 2 HGB von der Pflicht zur Erweiterung des Lageberichts bzw. des Konzernlageberichts um eine nichtfinanzielle Erklärung befreit, da sie in die nichtfinanzielle Konzernklärung der Banco Santander S.A. einbezogen ist, die im Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2024 der Banco Santander S.A. enthalten ist. Die Veröffentlichung der nichtfinanziellen Konzernklärung ist im

Geschäftsbericht der Banco Santander S.A. in englischer Sprache auf www.santander.com unter „Financial and Economic Information“ im Bereich „Shareholders and Investors“ verfügbar. Die Banco Santander S.A. ist die mittelbar beherrschende Gesellschafterin der Santander Consumer Bank AG, die wiederum Mehrheitsgesellschafterin der Hyundai Capital Bank Europe GmbH ist.

B.8 – Abhängigkeitsbericht

Als größte Anteilseignerin der Allane SE hält die HCBE 92,07% der Stammaktien und Stimmrechte. Damit bestand im Geschäftsjahr 2024 seitens der Allane SE ein Abhängigkeitsverhältnis im Sinne des § 17 AktG zur Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main, und deren verbundenen Unternehmen.

Aufgrund der mittelbaren Mehrheitsbeteiligung der Banco Santander S.A., Santander, Spanien an der Allane SE, bestand im Geschäftsjahr 2024 ein Abhängigkeitsverhältnis der Allane SE im Sinne des § 17 AktG zur Banco Santander S.A., Santander, Spanien und deren verbundenen Unternehmen.

Die Hyundai Motor Company, Seoul, Südkorea hält mit 59,70% eine Mehrheitsbeteiligung an der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea. Die Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea hält ihrerseits mit 49,00% der Anteile an der HCBE keine Mehrheitsbeteiligung. Aufgrund der paritätischen Besetzung des Aufsichtsrats der HCBE mit Mitgliedern von

Hyundai und Santander bestand im Geschäftsjahr 2024 jedoch ein Abhängigkeitsverhältnis im Sinne des § 17 AktG mit der Hyundai Motor Company, Seoul, Südkorea und deren verbundenen Unternehmen.

Deshalb wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 lit. c) (ii) SE-VO, § 49 Absatz 1 SEAG i. V. m. § 312 AktG ein Bericht erstattet, der folgende Schlusserklärung des Vorstands enthält: „Nach den Umständen, die dem Vorstand zum Zeitpunkt, in dem die im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bekannt waren, hat die Allane SE in jedem Fall angemessene Gegenleistungen erhalten. Berichtspflichtige getroffene Maßnahmen bzw. berichtspflichtige unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

B.9 – Ergänzende Angaben für die Allane SE (gemäß HGB)

Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Allane SE mit Sitz in Pullach ist die Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie übernimmt zentrale Führungsaufgaben und ist für die strategische und finanzielle Steuerung des Konzerns verantwortlich. Gleichzeitig agiert die Allane SE auch als operativ tätige Gesellschaft für das Leasinggeschäft in Deutschland. In dieser Funktion ist die Allane SE wesentlich für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Chancen und Risiken der Allane Mobility Group verantwortlich. Die voranstehenden Erläuterungen im Wirtschaftsbericht der Allane Mobility Group bzw. zum Geschäftsbereich Leasing sind auch für die Allane SE zutreffend, sofern im Folgenden keine abweichende Darstellung erfolgt.

Der Jahresabschluss der Allane SE wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) i. V. m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute (RechKredV) sowie ergänzend nach den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und bildet grundsätzlich die Grundlage für die von der Hauptversammlung zu beschließende Verwendung des Unternehmensergebnisses für das Geschäftsjahr. Im Geschäftsjahr 2024 findet letzteres aufgrund des erzielten Jahresfehlbetrags keine Anwendung.

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

Zur Erreichung einer soliden Eigenkapitalposition wurde die Zielspanne für die Dividendenausschüttung – vor dem Hintergrund des strategisch bedingten Wachstums der Vermögenswerte – im Geschäftsjahr 2024 aufgehoben. Aufgrund des im Geschäftsjahr 2024 erzielten Jahresfehlbetrags beabsichtigt der Vorstand der Allane SE, diesen vollständig auf neue Rechnung vorzutragen und für das abgelaufene Geschäftsjahr keine Dividende auszuschütten. Dies berücksichtigt die weiterhin herausfordernde und unsichere gesamtwirtschaftliche Lage.

Die Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB in Verbindung mit der RechKredV und den IFRS lassen sich in reine Ausweisunterschiede sowie in solche mit

Ergebniswirkung klassifizieren. Nachstehend erfolgt eine Darstellung der Ausweisunterschiede:

- Ausweis zum Verkauf gehaltene Fahrzeuge nach Beendigung eines Leasingvertrags (HGB: Sonstige Vermögensgegenstände, IFRS: Vorratsvermögen)
- Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus pauschalen Full-Service-Verträgen (HGB: Sonstige Verbindlichkeiten, IFRS: Vertragsverbindlichkeiten)
- Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen (HGB: passiver Rechnungsabgrenzungsposten, IFRS: kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten)
- Leasingverträge die gem. IFRS 16 als Finance Lease Verträge klassifiziert sind (HGB: Leasingvermögen, IFRS: Sonstige Forderungen und Vermögenswerte)
- Mietzahlungen für Nutzungsrechte für Mietverträge von Büroflächen und Grundstücken (HGB: Andere Verwaltungsaufwendungen, IFRS: Nutzungsrecht wird im Sachanlagevermögen erfasst und über Vertragslaufzeit abgeschrieben)
- Erhaltene Zuwendungen für abgeschlossene Leasingverträge (HGB: passiver Rechnungsabgrenzungsposten, IFRS: Leasingvermögen)

Im Folgenden werden die Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgeführt, die einen wesentlichen Einfluss auf das HGB-Ergebnis haben und demnach maßgeblich zu einer Abweichung verglichen zum IFRS-Ergebnis führen:

- Nach den Vorschriften des HGB ist bei einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung des Leasingvermögens eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorzunehmen. Der Abschreibungsbedarf ermittelt sich aus dem nominalwertigen Vergleich zwischen dem ursprünglichen kalkulierten Restwert und der Neueinschätzung des erwarteten Restwerts zum Vertragsende. Nach IFRS ergibt sich das Erfordernis einer außerplanmäßigen Abschreibung, sofern der Buchwert eines Fahrzeugs den voraussichtlich erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag des Vermögenswerts entspricht dem höheren Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten („Fair Value less costs to sell“) und dem Nutzungswert („Value in Use“). Die Ermittlung des Nutzungswerts erfolgt hierbei über ein Barwertkalkül unter Berücksichtigung der dem jeweiligen Leasingvertrag innewohnenden Zahlungsströme und Margen. Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe

der Differenz erfasst. Diese Abweichung sorgte im Berichtsjahr für eine deutlich stärkere Belastung des HGB-Ergebnisses im Vergleich zum IFRS-Ergebnis, da höhere außerplanmäßige Abschreibungen des Leasingvermögens notwendig waren.

- Ein weiterer Unterschied ergibt sich bei der Erfassung von Akquisitionskosten bei der Erlangung von Leasingverträgen. Nach HGB sind die Kosten des Leasinggebers für die Vertragsvorbereitung (u.a. Provisionen für die Vermittlung) nicht zu den Anschaffungskosten des Leasinggegenstands hinzuzurechnen, sondern unmittelbar als Aufwand zu erfassen. Im Vergleich dazu werden die Akquisitionskosten gemäß den Anforderungen der IFRS dem Leasingverhältnis zugerechnet, aktiviert und über die Vertragslaufzeit planmäßig mit dem Leasingvermögen abgeschrieben. Diese Abweichung sorgte im Berichtsjahr für eine stärkere Belastung des HGB-Ergebnisses im Vergleich zum IFRS-Ergebnis.

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

Auf Basis der vorgenannten Unterschiede ergeben sich somit folgende handelsrechtliche Äquivalente zu den relevanten Leistungsindikatoren des Konzerns:

Für das Geschäftsjahr 2024 belief sich der operative Umsatz der Allane SE auf 402,4 Mio. Euro (operative Konzernumsatz der Allane Mobility Group nach IFRS: 457,6 Mio. Euro). Für das Geschäftsjahr 2025 wird aufgrund des erwarteten weiteren Portfolioaufbaus eine deutliche Steigerung des operativen Umsatzes der Allane SE erwartet.

Darüber hinaus ergibt sich für die Allane SE ein handelsrechtliches Pendant zum Ergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von -135,7 Mio. Euro (Ergebnis vor Steuern (EBT) der Allane Mobility Group nach IFRS: -49,3 Mio. Euro). Der Vorstand rechnet für das Geschäftsjahr 2025 mit einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern (EBT) der Allane SE.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Wie im zusammengefassten Lagebericht zu den wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren nach IFRS dargestellt, entwickelte sich der Vertragsbestand im Geschäftsjahr 2024 im Rahmen der im Lagebericht des Vorjahres dargelegten Erwartungen. Dies ist im Wesentlichen auf das signifikante Vertragswachstum im Geschäftssegment Captive Leasing

zurückzuführen. Der operative Konzernumsatz übertraf hingegen die ursprüngliche, im Lagebericht 2023 kommunizierte Prognose und lag im Rahmen der am 31. Oktober 2024 angepassten Prognose. Diese positive Entwicklung resultierte insbesondere aus dem wachsenden Konzernvertragsbestand im Geschäftssegment Captive Leasing, wobei ein deutlicher Anstieg der Leasingerlöse (Finanzrate) zu verzeichnen ist. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Konzernergebnis vor Steuern) lag im Geschäftsjahr 2024 außerhalb der am 31. Oktober 2024 angepassten Erwartungen und somit auch unterhalb der ursprünglichen Prognose. Dies ist insbesondere auf Rest- und Marktwertdifferenzen zurückzuführen. Die dafür zu bildende Risikovorsorge wurde in Form von außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen und belastete das Konzernergebnis vor Steuern deutlich.

Trotz der gesamtwirtschaftlichen Lage sowie der geopolitischen Unsicherheiten hat die Allane SE eine solide Basis, die sich in der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage widerspiegelt.

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

Die Allane SE erzielte aus dem operativen Leasinggeschäft im Geschäftsjahr 2024 ein Ergebnis (Leasingerträge abzüglich Leasingaufwendungen) in Höhe von 363,6 Mio. Euro (2023: 251,4 Mio. Euro). Gleichzeitig führten Zinserträge und Zinsaufwendungen saldiert zu einer Belastung von 43,7 Mio. Euro (2023: Belastung von 14,1 Mio. Euro). Weiterhin bestanden insbesondere Personal- und Verwaltungsaufwendungen von 75,2 Mio. Euro (2023: 74,4 Mio. Euro) sowie Aufwendungen aus Abschreibungen und Wertberichtigungen, insbesondere auf das Leasingvermögen, von 338,8 Mio. Euro (2023: 164,7 Mio. Euro).

Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit lag im Jahr 2024 bei -135,8 Mio. Euro (2023: 1,7 Mio. Euro). Die Gesellschaft weist einen Jahresfehlbetrag von -105,8 Mio. Euro (2023: 0,5 Mio. Euro) aus. Unter Hinzunahme des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr verbleibt ein Bilanzverlust in Höhe von -86,0 Mio. Euro (2023: Bilanzgewinn in Höhe von 21,7 Mio. Euro) aus. Die deutliche Abweichung zwischen dem Jahresergebnis nach HGB und dem nach IFRS resultiert im Wesentlichen aus den unter „Grundlagen des Geschäftsverlaufs“ erläuterten unterschiedlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden gemäß HGB in Verbindung mit der

RechKredV sowie IFRS. Wesentliche Unterschiede ergeben sich insbesondere aus der abweichenden Behandlung außerplanmäßiger Abschreibungen auf Leasingvermögen sowie der Erfassung von Akquisitionskosten bzw. Vertragserlangungskosten von Leasingverträgen.

Wesentliches Vermögen der Allane SE besteht zum Stichtag 31. Dezember 2024 aus Leasingvermögen in Höhe von 1.971,5 Mio. Euro (2023: 1.282,7 Mio. Euro). Der Anstieg ist insbesondere auf den wachsenden Vertragsbestand im Geschäftssegment Captive Leasing zurückzuführen.

Forderungen an Kunden beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 48,9 Mio. Euro (2023: 35,2 Mio. Euro) und enthalten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 49,1 Mio. Euro¹ (2023: 34,8 Mio. Euro¹) sowie sonstige Forderungen in Höhe von -0,2 Mio. Euro¹ (2023: 0,5 Mio. Euro¹).

Die Forderungen an Kreditinstitute lagen zum 31. Dezember 2024 bei 2,5 Mio. Euro (2023: 1,2 Mio. Euro).

Die sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 558,6 Mio. Euro (2023: 315,8 Mio. Euro) enthalten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen, darunter insbesondere Forderungen gegenüber der Isar Valley S.A. von 314,9 Mio. Euro (2023: 111,2 Mio. Euro). Letztere bestehen zum überwiegenden Teil aus dem im Rahmen der ABS-Transaktion gewährten Nachrangdarlehen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Verlängerung der ABS-Transaktionen und auf die Aufstockung des ABS-Volumens zurückzuführen. Folglich wurde das mit Neuverträgen in Verbindung stehende Leasingvermögen im Geschäftsjahr 2024 neben den in Anspruch genommenen Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG über das ABS-Programm finanziert.

Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2024 wurden Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber der Allane Schweiz AG um 21,5 Mio. Euro von 3,5 Mio. Euro auf 25,0 Mio. Euro erhöht.

¹ In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nicht enthalten ist die Einzelwertberichtigung in Höhe von -4,0 Mio. Euro (2023: -3,0 Mio. Euro). Diese werden in den Sonstigen Forderungen berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten enthalten als wesentliche Position die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 99,2 Mio. Euro (2023: 94,8 Mio. Euro). Die sonstigen Verbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten in Höhe von 36,3 Mio. Euro (2023: 28,4 Mio. Euro) die insbesondere auf noch ausstehenden Fahrzeugabrechnungen sowie bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen aus dem Segment Captive Leasing zurückzuführen sind.

Daneben enthalten die sonstigen Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 32,7 Mio. Euro (2023: 49,9 Mio. Euro).

Weiter enthalten sind erhaltene Anzahlungen aus Full-Serviceverträgen in Höhe von 17,0 Mio. Euro (2023: 12,2 Mio. Euro)

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 1.397,8 Mio. Euro (2023: 510,8 Mio. Euro) resultieren hauptsächlich aus dem ABS-Programm. Das ABS-Programme wird durch die Isar Valley S.A. durchgeführt, an der die Allane SE keine Kapitalanteile hält. Die Höhe des passiven Abgrenzungspostens beträgt zum Stichtag 1.259,8 Mio. Euro (2023: 444,4 Mio. Euro), wobei der Anstieg hauptsächlich auf die Forfaitierung künftiger Leasingraten im Rahmen des ABS-Programms zurückzuführen ist.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen auf 995,2 Mio. Euro (2023: 813,9 Mio. Euro). Dies ist im Wesentlichen auf die in Anspruch genommenen Kreditlinien der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, zurückzuführen.

Die unter „andere Rückstellungen“ ausgewiesenen Rückstellungen erhöhten sich auf 37,0 Mio. Euro (2023: 27,0 Mio. Euro). Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem auf ausstehende Händlerboni und Provisionen im Zusammenhang mit neuen Kooperationen im **Captive Leasing** zurückzuführen.

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

Insgesamt sind im Eigenkapital der Gesellschaft 86,3 Mio. Euro (2023: 194,0 Mio. Euro) ausgewiesen.

Zur Stärkung der Risikotragfähigkeit wurde im Juni 2025 ein nachrangiges Darlehen in Höhe von 26 Mio. Euro durch die Mehrheitsgesellschafterin Hyundai Capital Bank Europe GmbH gewährt. Diese Maßnahme war notwendig, da zum Bilanzstichtag der interne Kapitaldeckungsgrad auf Basis des Substanzwert-Ansatzes mit 103 % unterhalb der definierten internen Warnschwelle von 110 % lag.

Für das Geschäftsjahr 2024 weist die Allane SE im Jahresabschluss einen Bilanzverlust in Höhe von -86,0 Mio. Euro aus. Dem Bilanzverlust stehen Gewinnrücklagen in Höhe von 12,6 Mio. Euro gegenüber, die auch bei vollständiger Auflösung zu keinem Bilanzgewinn führen könnten. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2024 ist vor

diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag (2023: 0,09 EUR) durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen. Dies entspricht einer auf das Konzernergebnis bezogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 0 % (2023: 21 %).

Chancen, Risiken und Prognose

Als Muttergesellschaft und operative Leasinggesellschaft bestimmt die Allane SE maßgeblich die Chancen und Risiken der Allane Mobility Group. Auch in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung hat die Allane SE einen wesentlichen Einfluss auf die Allane Mobility Group. Daher wird auf die Gesamtbewertung im Risiko- und Chancenbericht bzw. auf den Wirtschaftsbericht der Allane Mobility Group hingewiesen.

Neben den Chancen und Risiken der Allane SE als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group bestehen im Rahmen des Einzelabschlusses Beteiligungsrisiken, welche auf die Beteiligungen der Allane SE an ihren direkten Tochtergesellschaften zurückzuführen sind. Hierbei besteht ein unmittelbares Ergebnisauswirkungsrisiko, das im Risikobericht der Allane Mobility Group erläutert wird.

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

Aufgrund des maßgeblichen Einflusses der Allane SE als Muttergesellschaft auf das operative Leasinggeschäft der Allane Mobility Group wird in Bezug auf die Prognoseerwartung auf die Gesamtbewertung im Prognosebericht im Lagebericht des vorliegenden Geschäftsberichts der Allane Mobility Group verwiesen.

Investitionen

Als operative Leasinggesellschaft tätig die Allane SE im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit Investitionen in Leasingvermögen, immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen. Aufgrund ihrer Finanzierungsfunktion innerhalb der Allane Mobility Group kann die Allane SE den Konzerngesellschaften bei Bedarf neben Ausleihungen auch Mittel in Form von Eigenkapital zur Verfügung stellen. Potenzielle Neugründungen oder Akquisitionen können Investitionen bei der Allane SE erforderlich machen.

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

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des Kapitalmarkts in die Gesellschaft zu sichern und auszubauen. Ein verantwortungsbewusstes und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtetes Management hat einen hohen Stellenwert für das Unternehmen. Grundlegende Merkmale einer guten Corporate Governance sind eine effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat, die Achtung der Aktionärsinteressen sowie Offenheit in der nach innen und außen gerichteten Unternehmenskommunikation. Der Vorstand berichtet an dieser Stelle im Zusammenwirken mit dem Aufsichtsrat gemäß §§289f und 315d HGB über wichtige Aspekte der Unternehmensführung. Der Bericht ist auch auf der Webseite der Allane SE ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik „Corporate Governance“ abrufbar.

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

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

Einhaltung des Deutschen Corporate Governance Kodex und Entsprechenserklärung

Die Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sind ein etablierter Beurteilungsmaßstab für die Unternehmensführung deutscher börsennotierter Unternehmen. Vorstand und Aufsichtsrat der Allane SE haben sich daher eingehend mit den

Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst und die nachfolgende Entsprechenserklärung abgegeben.

Am 27. Februar 2025 wurde die letzte Entsprechenserklärung veröffentlicht. Nach diesem Zeitpunkt hat die Allane SE entschieden - ergänzend von der Empfehlung in A.5 abzuweichen und keine zusätzlichen Aussagen zur Ausgestaltung des konzernweiten internen Kontrollsystems in den Lagebericht zu integrieren, da sie die bisherigen Angaben für ausreichend hält. Es ist vorgesehen, diese zusätzliche Abweichung vom Deutschen Corporate Governance Kodex in die nächste turnusmäßige Aktualisierung der Entsprechenserklärung einzubeziehen.

Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG

Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft haben die letzte Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG am 27. Februar 2024 abgegeben. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung am 27. Februar 2024 hat die Allane SE (die „Gesellschaft“) den am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 mit den nachfolgenden Ausnahmen entsprochen und entspricht derzeit und künftig den am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 (nachfolgend der „**Kodex 2022**“) mit folgenden Ausnahmen:

- Die Erklärung zur Unternehmensführung enthält keine Angaben zur Vorgehensweise für eine langfristige Nachfolgeplanung in Bezug auf den Vorstand (Ziffer B.2 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft verfügt aufgrund ihrer Einbindung sowohl in den Hyundai- als auch in den Santander Konzern über Zugang zu international erfahrenen und hochqualifizierten Führungspersonlichkeiten, weshalb die Gesellschaft der Auffassung ist, dass eine Berichterstattung über die Vorgehensweise zur langfristigen Nachfolgeplanung den Informationsinteressen der Aktionäre und Anleger nicht förderlicher ist.
- Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Gesellschaft mit Herrn Norbert van den Eijnden und Frau Eva Kellershof in Abweichung von Ziffer C.7 Satz 1 Kodex lediglich zwei Mitglieder an, welche nach der Einschätzung des Aufsichtsrats unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Aus Sicht der Gesellschaft beeinträchtigt dies nicht die ordnungsgemäße und sorgfältige

Aufgabenwahrnehmung durch den Aufsichtsrat und seine Mitglieder.

- Als Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S.A. ist der Aufsichtsratsvorsitzende abweichend von Ziffer C.10 Satz 1 Kodex 2022 nicht unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass dies keine Beeinträchtigung der effektiven Wahrnehmung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten durch den Aufsichtsratsvorsitzenden bedeutet.
- Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Effizienz seiner Arbeit und Aufgabenerfüllung, sieht aber davon ab, in der Erklärung zur Unternehmensführung zu berichten, ob und wie eine Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat durchgeführt wurde (Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022). Hierzu ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass die aktuelle Struktur des Aufsichtsrats keinen Komplexitätsgrad hat, welcher eine Berichterstattung zur Selbstbeurteilung durch den Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung in Ziffer D.12 Satz 2 des Kodex 2022 erfordern würde.
- Der Bericht des Aufsichtsrats enthält keine Angaben zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats (Ziffer D.11 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Berichterstattung zu Aus- und Fortbildungsmaßnahmen und Maßnahmen der Amtseinführung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine wesentlichen Informationen für Aktionäre oder Anleger darstellt.
- Der Aufsichtsrat entscheidet bei Bestellungen von Mitgliedern des Vorstands oder Vorschlägen von Kandidaten zur Wahl des Aufsichtsrats im Einzelfall, inwieweit er das Alter von Kandidaten berücksichtigt. Denn der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass die Festlegung einer allgemeinen Altersgrenze und damit die Einführung einer allgemeinen Auswahlbeschränkung nicht im Interesse der Gesellschaft wäre. Eine bestimmte Altersgrenze für die Mitglieder des Vorstands oder die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde daher nicht festgelegt und ist nicht in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben (Ziffern B.5 und C.2 des Kodex 2022).
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist nicht auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht (Ziffer D.1 Halbsatz 2 des Kodex 2022). Die Gesellschaft ist der Auffassung, dass die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats keine wesentliche Information für Aktionäre oder Anleger darstellt, die zusätzlich zu den in der Erklärung zur

Unternehmensführung enthaltenen Informationen zugänglich gemacht werden sollte.

- Der Aufsichtsrat hat in Abweichung von der Empfehlung in Ziffer D.4 DCGK 2022 keinen Nominierungsausschuss gebildet. Aufgrund der aktuellen Größe des Aufsichtsrats, welche ein effizientes Arbeiten des Gesamtgremiums erlaubt, wird die Bildung von Ausschüssen – mit Ausnahme des mit Wirkung zum 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschusses – derzeit nicht für erforderlich gehalten.
- Von einer Offenlegung der zur Beurteilung der Üblichkeit der Vorstandsvergütung herangezogenen Peer Group (Ziffer G.3 Satz 1 Halbsatz 2 DCGK 2022) wird abgesehen, da sich aus der Offenlegung nach Meinung des Aufsichtsrats keine weiterführenden Erkenntnisgewinne für die Anteilseigner oder die Stakeholder der Gesellschaft ergeben.
- Die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands wird nicht überwiegend aktienbasiert gewährt (Ziffer G.10 Satz 1 des Kodex 2022). Der Aufsichtsrat ist der Ansicht, dass die aktuelle Struktur der variablen Vergütung einen Anreiz schafft, der auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet ist.
- Die in der Satzung der Gesellschaft vorgesehene Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigt nur den höheren zeitlichen Aufwand des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, jedoch weder den des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats noch den des Vorsitzenden oder der Mitglieder von Ausschüssen (Ziffer G.17 des Kodex 2022). Mit Ausnahme des höheren zeitlichen Aufwands des Vorsitzenden des Aufsichtsrats sieht die Gesellschaft die Wahrnehmung anderer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats bis auf Weiteres – unter dem Vorbehalt der laufenden Überprüfung des erforderlichen zeitlichen Aufwands – im Einzelfall als regulären Bestandteil der Pflichten der Mitglieder des Aufsichtsrats an. Darüber hinaus haben die mit dem gegenwärtigen Hauptaktionär verbundenen Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft auf ihre Vergütungsansprüche verzichtet.
- Die Gesellschaft stellt Analysten und Aktionären sämtliche kursrelevanten Informationen gleichermaßen zur Verfügung. Die Gesellschaft ist jedoch der Ansicht, dass die Zurverfügungstellung auch von nicht-kursrelevanten Informationen, die Finanzanalysten und vergleichbaren Adressaten mitgeteilt werden (Ziffer F.1 des Kodex 2022), den Informationsinteressen der Aktionäre nicht förderlicher ist.

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

Pullach, Februar 2025

Für den Aufsichtsrat der Allane SE

Ignacio Barbadillo Llorens
Vorsitzender

Für den Vorstand der Allane SE

Eckart Klumpp
Vorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstandsmitglied

1.1 Vergütungsbericht/Vergütungssystem

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

1.2 Relevante Angaben zu Unternehmensführungspraktiken

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

Die strategische und operative Steuerung des Konzerns erfolgt auf Basis von Planungsansätzen und einer umfangreichen laufenden Berichterstattung an den Vorstand. Das Reporting umfasst das Risikomanagementsystem, das interne Kontrollsystem sowie die Interne Revision.

Das Risikomanagementsystem, in Funktionsweise und Umfang im Risikohandbuch dokumentiert, sieht mehrere Reports vor, um das Management bei der Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken zu unterstützen. Unter anderem erhalten Vorstand und Aufsichtsrat jährlich einen umfassenden Risikobericht. Der Vorstand wird darüber hinaus kontinuierlich durch die Funktionseinheiten des Unternehmens über relevante Sachverhalte unterrichtet. Das interne Kontrollsystem besteht aus Maßnahmen und Kontrollen, etwa zur Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Unternehmensrichtlinien. Es sieht kontinuierliche Berichte der Unternehmensbereiche, Revisionsberichte und regelmäßige Arbeitstreffen zu unterschiedlichen Themen vor. Das interne Revisionsystem betrifft Maßnahmen wie Planprüfungen sowie verschiedene Audits, deren Ergebnisse in entsprechenden Revisionsberichten und Tätigkeitsberichten an den Vorstand dokumentiert werden.

1.3 Compliance in der Allane Mobility Group

Die Allane SE unterliegt als Finanzdienstleistungsinstitut gemäß §1 Absatz 1a Nr. 10 KWG den Regelungen der MaRisk und dem §25 a Absatz 1 Satz 3 Nr. 3 KWG. Daraus ergeben sich Anforderungen an die Implementierung und Ausgestaltung einer Compliance-Funktion.

Durch den Vorstand der Allane SE wurde ein zentraler Compliance-Beauftragter ernannt, dem in Zusammenarbeit mit der Internen Revision sowie der Rechtsabteilung der Allane SE die Koordination und die Überwachung aller Compliance-Maßnahmen und Compliance-Vorgänge der Allane Mobility Group obliegt.

Der Erfolg der Allane Mobility Group beruht nicht allein auf der guten Geschäftspolitik, sondern auch auf ihrer wirtschaftsethischen Integrität und dem Vertrauen, das ihr Kunden und Lieferanten, Aktionäre und Geschäftspartner entgegenbringen. Dieses Vertrauen zu gewinnen und zu bewahren, setzt voraus, dass sich der Vorstand und die Mitarbeiter des Unternehmens in jeder Situation und zu jeder Zeit an den hohen Standards des Rechts, der Ethik und der sozialen Kompetenz orientieren. Diese Verhaltensmaßstäbe gegenüber Dritten und innerhalb der Gesellschaft sind im Code of Conduct (Verhaltenskodex) der Allane SE und der mit ihr verbundenen Unternehmen niedergelegt und für alle Mitarbeiter verbindlich. Im Code of Conduct werden Compliance-relevante Vorgaben seitens des Managements getroffen und konkrete Handlungsanweisungen zu folgenden Compliance-Feldern ausgesprochen: Korruption und Bestechung, Geldwäsche, Kartellrecht, Datenschutz, Insiderinformationen und

Interessenkonflikte. Alle Fachbereiche sind zudem angehalten, wesentliche rechtlich oder regulatorisch relevante Vorgänge und Prozesse mit dem Rechtsbereich, dem Compliance-Beauftragten sowie der Internen Revision abzustimmen. Die Revision führt, basierend auf einer risikoorientierten Prüfungsplanung, Planprüfungen sowie projektbegleitende Prüfungen durch. Im Rahmen dieser Regelprüfungen werden Geschäftsprozesse neben wirtschaftlichen Risikoaspekten dezidiert hinsichtlich möglicher Compliance-Risiken und der Einhaltung der geltenden internen (Arbeitsanweisungen, Prozesse) und externen Vorgaben geprüft. Gleichzeitig unterstützt die Revision die Compliance-Funktion bei der Überwachung der umgesetzten Compliance-Maßnahmen, indem sie anlassbezogene Ad-hoc-Prüfungen durchführt.

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

1.4 Arbeitsweisen von Vorstand und Aufsichtsrat

Als Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea; SE) unterliegt die Allane SE neben dem deutschen Aktiengesetz den speziellen europäischen SE-Regelungen und dem deutschen SE-Ausführungsgesetz. Die Allane SE verfügt über ein dualistisches Leitungssystem mit einer klaren Aufteilung von Unternehmensleitung und deren Überwachung zwischen Vorstand und Aufsichtsrat. Personell ist der Vorstand daher strikt vom Aufsichtsrat getrennt, welcher wiederum die Tätigkeit des Vorstands überwacht und über dessen Besetzung entscheidet. Eine Mitgliedschaft in beiden Gremien zur gleichen Zeit ist nicht zulässig. Die Satzung der Allane SE ist auf der Internetseite unter ir.allane-mobility-group.com im Bereich „Investor Relation“ unter „Corporate Governance“ öffentlich zugänglich.

1.4.1 Vorstand

Der Vorstand der Allane SE leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung und vertritt sie bei Geschäften mit Dritten. Er führt die Geschäfte nach Maßgabe der gesetzlichen

Bestimmungen, der Satzung und der Geschäftsordnung für den Vorstand.

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

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

Der Gesamtvorstand entscheidet in allen Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung sowie in den durch Gesetz oder sonstigen verbindliche Regelung gesetzlich oder anderweitig verbindlich festgelegten Fällen. Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht einen Katalog von Maßnahmen vor, die der Behandlung und Entscheidung durch den Gesamtvorstand bedürfen.

Im Jahr 2024 bestand der Vorstand aus den Mitgliedern Herrn Eckart Klumpp und Herrn Álvaro Hernández. Herr Eckart Klumpp, Vorsitzender des Vorstands der Allane SE, verantwortete die Bereiche Konzernstrategie und -entwicklung, Vertrieb, Marketing, Operations, Einkauf, Remarketing und Personalwesen. Herr Álvaro Hernández, Finanzvorstand der Allane SE, verantwortete die Bereiche Rechnungswesen, Controlling, Treasury & Finanzierung, Investor Relations, Risikomanagement, Interne Revision, Recht, Compliance und IT.

1.4.2 Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Allane SE besteht gemäß § 10 Ziffer 1 der Satzung aus sechs Mitgliedern.

Alle Mitglieder werden nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Bestimmungen der Satzung von der Hauptversammlung gewählt (§ 10 Ziffer 2 der Satzung). Über den am 16. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschuss hinaus, bestanden um Geschäftsjahr 2024 keine weiteren Ausschüsse.

Zu den wesentlichen Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung der Vorstandsmitglieder und die Überwachung des Vorstands. Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in Sitzungen. Auf Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden kann eine Beschlussfassung des Aufsichtsrats jedoch auch außerhalb von Sitzungen (oder im Wege der kombinierten Beschlussfassung) durch mündliche oder telefonische Stimmabgabe, Stimmabgabe in Textform (§ 126b BGB) und/oder unter Nutzung sonstiger Mittel der Telekommunikation oder elektronischer Medien erfolgen (§ 14 Ziffer 2 der Satzung). Eine Beschlussfassung in der vorstehend genannten Weise ist auch ohne rechtzeitige Anordnung des Aufsichtsratsvorsitzenden zulässig, wenn kein Aufsichtsratsmitglied widerspricht (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Beschlüsse des Aufsichtsrats müssen, soweit in der Satzung oder gesetzlich zwingend nicht etwas anderes bestimmt ist, einstimmig mit allen abgegebenen Stimmen gefasst werden. Soweit Beschlussfassungen des Aufsichtsrats die Bereiche Risikoauswirkung (einschließlich Restwertrisiko), Finanzwesen, Finanzierung, Compliance, Abschlussprüfung, Recht, Operations oder andere Bereiche, die keinen unmittelbaren Bezug zur operativen Geschäftstätigkeit der Gesellschaft haben, betreffen, bedürfen die Beschlüsse des Aufsichtsrats abweichend hiervon der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 14 Ziffer 7 der Satzung). Nähere Einzelheiten zu den Sitzungen und Tätigkeiten des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2024 sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der Prüfungsausschuss überwacht insbesondere die Rechnungslegung und den Rechnungslegungsprozess. Zu seinen Aufgaben gehört die Prüfung des Jahresabschlusses der Gesellschaft, der Jahresabschlüsse der Tochtergesellschaften und des Konzernabschlusses einschließlich der jeweiligen Lageberichte, der Prüfungsberichte der Abschlussprüfer, des Vorschlags des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns und des Abhängigkeitsberichts. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses vor und erörtert die Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Überwachung der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität und Effizienz des Prüfungsverfahrens und der vom Prüfer erbrachten Leistungen. Der Prüfungsausschuss bereitet die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung vor; dies umfasst insbesondere die Abgabe einer Empfehlung und die Einholung einer Unabhängigkeitserklärung des der Hauptversammlung zur Wahl vorzuschlagenden

Abschlussprüfers. Zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses gehört ferner die Erteilung des Prüfungsauftrags an den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer und der Abschluss der Mandats- und Honorarvereinbarung sowie die Ausarbeitung und Festlegung von Prüfungsschwerpunkten. Aufgabe des Prüfungsausschusses ist zudem die laufende Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Internen Revisionssystems und des Compliance-Systems. Hierzu gehört auch die Befassung mit kapitalmarktrechtlichen Compliance-Angelegenheiten im Zuständigkeitsbereich des Aufsichtsrats.

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

Der Prüfungsausschuss besteht aus drei Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2024 gehörten ihm Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong an, wobei Norbert van den Eijnden das Amt des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses innehat. Der Prüfungsausschuss ist in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Im Aufsichtsrat und seinem Prüfungsausschuss verfügen insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Der Sachverstand bezieht sich dabei jeweils auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung.

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

Norbert van den Eijnden verfügt ebenfalls über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Im Rahmen seiner beruflichen Laufbahn war Norbert van den Eijnden mehr als zehn Jahre Geschäftsführer (CEO) der Alphabet International GmbH, der Leasing-Gesellschaft

des BMW-Konzerns, und in dieser Funktion auch Mitglied des Board of BMW Financial Services. Ferner war Norbert van den Eijnden langjähriges Vorstandsmitglied der börsennotierten Athlon Holding N.V.. Darüber hinaus ist Norbert van den Eijnden unter anderem Mitglied des Aufsichtsrats und des Audit & Risk Committee der Bovemij N.V.

Keunbae Hong verfügt aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in Leitungsfunktionen und als Finanzvorstand (CFO) verschiedener internationaler Unternehmen über Sachverstand auf den Gebieten der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Gegenwärtig ist Keunbae Hong Leiter des globalen Finanz-Departments bei Hyundai Capital Services, Inc., Südkorea. Zuvor war er CFO bei der amerikanischen Hyundai Capital America.

Damit qualifizieren sich insbesondere Jochen Klöpfer, Norbert van den Eijnden und Keunbae Hong als Finanzexperten im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG und der Empfehlung D.3 DCGK.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl der Allane Mobility Group eng zusammen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für die Gesellschaft und den Konzern relevanten Fragen insbesondere über die strategische Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage, das Risikomanagement und die Compliance sowie über die Ergebnisse interner Revisionen. Dabei stimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert die Strategieumsetzung in regelmäßigen Abständen. Entscheidungsnotwendige Unterlagen, insbesondere der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der Bericht über die Lage des Konzerns und der Gesellschaft einschließlich der Berichte der Wirtschaftsprüfer, werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats vor der jeweiligen Sitzung zugeleitet. Die Satzung und die Geschäftsordnung des Vorstands enthalten einen Katalog zustimmungspflichtiger Maßnahmen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

1.5 Zielsetzung des Aufsichtsrats für seine Zusammensetzung und Stand der Umsetzung

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

Danach ist der Aufsichtsrat so zusammenzusetzen, dass eine qualifizierte Kontrolle und Beratung des Vorstands durch den

Aufsichtsrat sichergestellt ist. Seine Mitglieder sollen insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrung verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in einem kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmen mit den Geschäftsbereichen Leasing für Privat- und Geschäftskunden sowie Flottenmanagement erforderlich sind.

1.5.1 Kompetenzprofil

Der Aufsichtsrat soll insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die angesichts der Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden. Dazu gehören insbesondere fundierte Erfahrungen und Kenntnisse

- in der Führung eines großen oder mittelgroßen, international tätigen Unternehmens;
- im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft;
- auf den Gebieten Marketing, Vertrieb und Digitalisierung;
- in den wesentlichen Märkten, in denen die Allane Mobility Group tätig ist;
- im Rechnungswesen und in der Rechnungslegung;
- im Controlling/Risikomanagement;
- auf dem Gebiet der Governance/Compliance und
- in den für die Allane Mobility Group bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen

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

1.5.2 Anforderungen an die Zusammensetzung des Gesamtgremiums und die individuellen Mitglieder

Kompetenz und Vielfalt

An erster Stelle der Voraussetzungen für die Besetzung der Sitze im Aufsichtsrat stehen fachliche Qualifikation und

persönliche Kompetenz. Der Aufsichtsrat wird diese Voraussetzungen, die für die Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten unabdingbar sind, bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern stets in den Vordergrund stellen.

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

Vertiefte Kenntnisse in für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über vertiefte Kenntnisse und Erfahrungen auf den für das Unternehmen wichtigen Arbeitsgebieten verfügen und die sonstigen fachlichen und persönlichen Anforderungen erfüllen, die sich aus den anwendbaren regulatorischen Vorgaben ergeben.

Führungserfahrung

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

Internationalität

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

Qualifikationsmatrix

Die folgende Qualifikationsmatrix veranschaulicht die vorhandenen Kompetenzen und den Stand der Umsetzung in Bezug auf das Kompetenzprofil sowie das unter Ziffer 1.6.2 beschriebene Diversitätskonzepts auf Basis der Anforderungen an die Aufsichtsratsmitglieder:

Qualifikationsmatrix

		Barbadillo Llorens	van den Eijnden	Hanswil- lemenke	Keunbae Hong	Kellershof	Klöpper	Williams
Zugehörigkeit	Mitglied seit	17.06.2024	29.03.2022	10.12.2020	30.06.2023	17.05.2024	05.08.2020	14.04.2023
	Ausgeschieden	-	-	27.06.2024	-	-	-	-
Diversität	Geschlecht	M	M	M	M	W	M	M
	Geburtsjahr	1966	1959	1968	1969	1970	1970	1963
	Nationalität	Spanien	Niederlande	Deutschland	Südkorea	Deutschland	Deutschland	USA
Expertise	Leasing- und Flottenmanagementg eschäft	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Marketing, Vertrieb	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Unternehmens- und Personalführung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationalität	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Rechnungswesen, Rechnungslegung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Controlling, Risikomanagement	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Governance, Compliance	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Digitalisierung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Nachhaltigkeit, ESG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Finanzexperte ²	Rechnungslegung ³	✓	✓	·	✓	·	✓	·
	Abschlussprüfung ⁴	✓	✓	·	✓	·	✓	·

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

² Im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG

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

⁴ Einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung

Anzahl unabhängiger Mitglieder/keine wesentlichen Interessenkonflikte

Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl an unabhängigen Mitgliedern angehören. Vor dem Hintergrund der Eigentümerstruktur der Gesellschaft ist dies nach Einschätzung des Aufsichtsrats der Fall, wenn mindestens zwei der satzungsgemäß sechs Aufsichtsratsmitglieder unabhängig im Sinne von Ziffer C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex sind. Der Aufsichtsrat wird sich bei seinen Wahlvorschlägen an diesen Vorgaben orientieren.

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

Umsetzung/Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Die gegenwärtige Besetzung des Aufsichtsrats entspricht den vorgenannten Zielsetzungen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats repräsentieren in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebenswege und Erfahrungshorizonte die Vielfalt, die für die optimale Wahrnehmung ihrer Überwachungsaufgabe notwendig ist. Insbesondere verfügt der Aufsichtsrat insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und

fachlichen Erfahrung, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben eines Aufsichtsrats in einem kapitalmarktorientierten, international tätigen Unternehmen in den Geschäftsbereichen Flottenmanagement und Leasing für Privat- und Geschäftskunden erforderlich sind. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats verfügen aufgrund ihrer bisherigen beruflichen Tätigkeit über eine besondere Branchenexpertise und Erfahrung in den Hauptabsatzmärkten der Gesellschaft sowie über Erfahrung in der Führung oder Überwachung eines mittelgroßen oder großen Unternehmens. Sie sind damit in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Mit Frau Eva Kellershof und Herrn Norbert van den Eijnden sind derzeit zwei unabhängige Mitglieder der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten.

Im Rahmen des Auswahlprozesses und der Nominierung von Kandidaten für den Aufsichtsrat berücksichtigt der Aufsichtsrat neben den Vorgaben des Gesetzes und des DCGK die vorgenannten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an.

1.6 Diversitätskonzept

1.6.1 Vorstand

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Vorstands

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

- sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile sowie verschiedene Berufs- und Bildungshintergründe;
- höchste persönliche Integrität;
- fundierte praktische Erfahrungen im Dialog mit den verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarktes;
- profunde Erfahrung im IT-Management und Verständnis in Bezug auf die zunehmende Digitalisierung des Geschäftsmodells;
- langjährige Erfahrung in wertbasierter Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement;
- langjährige Erfahrung in der Steuerung großer Unternehmen;
- Kenntnisse der Rechnungslegung und des Finanzmanagements;
- fundierte Kenntnisse im Risikomanagement;
- internationale Erfahrung und
- angemessene Vertretung beider Geschlechter und verschiedener Altersgruppen.

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

Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele

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

Profunde Erfahrung im IT-Management und ein tiefgreifendes Verständnis der Digitalisierung sind angesichts der fortschreitenden Digitalisierung des Geschäftsmodells und der enormen Relevanz moderner IT-Struktur für sämtliche

Bereiche des Unternehmens unerlässlich, um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen zu können.

Langjährige Erfahrung in der Führung größerer Unternehmen, der Strategieentwicklung und im Veränderungsmanagement stellen nach Auffassung des Aufsichtsrats entscheidende und unverzichtbare Elemente eines modernen Top-Managements dar. Ebenso benötigt der Vorstand fundierter praktische Erfahrungen im Dialog mit verschiedenen Stakeholdern einschließlich vertiefter Kenntnisse der Anforderungen des Kapitalmarktes. Insbesondere ist der Aufsichtsrat der Auffassung, dass eine erfolgreiche Unternehmensführung eine konsequente kommunikative Einbindung der unteren Führungsebenen durch den Vorstand erfordert.

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

Art und Weise der Umsetzung

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

1.6.2 Aufsichtsrat

Diversitätsaspekte bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats

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

Danach soll der Aufsichtsrat insgesamt über die Kompetenzen verfügen, die im Hinblick auf Aktivitäten der Allane Mobility Group als wesentlich erachtet werden.

An erster Stelle der Voraussetzungen für die Besetzung der Sitze im Aufsichtsrat stehen dabei fachliche Qualifikation

und persönliche Kompetenz. Der Aufsichtsrat wird diese Voraussetzungen, die für die Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten unabdingbar sind, bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern stets in den Vordergrund stellen.

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

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

Mit dem Diversitätskonzept verfolgte Ziele

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

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

Art und Weise der Umsetzung

Der Aufsichtsrat berücksichtigt die vorstehend beschriebenen Diversitätsaspekte bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Zudem unterzieht sich der Aufsichtsrat jährlich einer Effizienzprüfung. Die Prüfung erstreckt sich zum einen auf die effektive Wahrnehmung der dem Aufsichtsrat zugewiesenen Aufgaben einschließlich der Praxistauglichkeit der Verfahrensregelungen in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und zum anderen die Effizienz der Gremienarbeit. Dabei werden auch Diversitätsaspekte berücksichtigt.

2. Weitere Angaben zur Corporate Governance

Mitteilung über Eigengeschäfte von Führungspersonen

Meldepflichtige Erwerbs- und Veräußerungsgeschäfte von Aktien der Allane SE oder von sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten meldepflichtiger Personen (Directors' Dealings bzw. Managers' Transactions) sind der Allane SE im Geschäftsjahr 2024 nicht bekanntgemacht worden. Entsprechende Meldungen werden auf der Webseite der Gesellschaft ir.allane-mobility-group.com im Bereich „Finanzmeldungen“ unter „Directors' Dealings“ veröffentlicht.

Festlegungen nach § 76 Absatz 4 und § 111 Absatz 5 AktG

Der Aufsichtsrat der Allane SE hat gemäß § 111 Absatz 5 AktG Zielgrößen für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und im Vorstand festgelegt und beschlossen, dass die Zielgrößen bis zum 31. Dezember 2027 erreicht werden sollen. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat hat der Aufsichtsrat basierend auf der aktuellen Zusammensetzung eine Zielgröße von 16,67 % (entsprechend 1/6) festgelegt. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße von 0 % festgelegt. Die Festlegung der Zielgröße für den Vorstand wurde vom Aufsichtsrat wie folgt begründet: Hintergrund ist, dass bei der derzeitigen Zusammensetzung des Vorstands mit Herrn Eckart Klumpp (Vorsitzender des Vorstands) und Herrn Álvaro Hernández (Finanzvorstand) der Frauenanteil im Vorstand der Allane SE bei 0 % liegt. Die Mitglieder des Vorstands sind bis zum 31. Dezember 2026 (Herr Eckart Klumpp) und bis zum 30. September 2027 (Herr Álvaro Hernández) bestellt. Der Aufsichtsrat hat gegenwärtig nicht die Absicht, das derzeitige Vorstandsteam zu verändern. Der Aufsichtsrat plant auch nicht, ein drittes Mitglied in den Vorstand der Gesellschaft zu berufen. Daher wird unter den derzeitigen Umständen die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand auf 0 % festgelegt.

Der Vorstand der Allane SE hat gemäß § 76 Absatz 4 AktG die Zielgrößen für den Frauenanteil auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 20% und 30% festgelegt und beschlossen, dass beide Zielgrößen bis zum 30. Juni 2026 erreicht werden sollen.

Angaben zum Abschlussprüfer

Die ordentliche Hauptversammlung am 27. Juni 2024 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die PricewaterhouseCoopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, zum Abschlussprüfer für die Allane SE und die Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2024 gewählt.

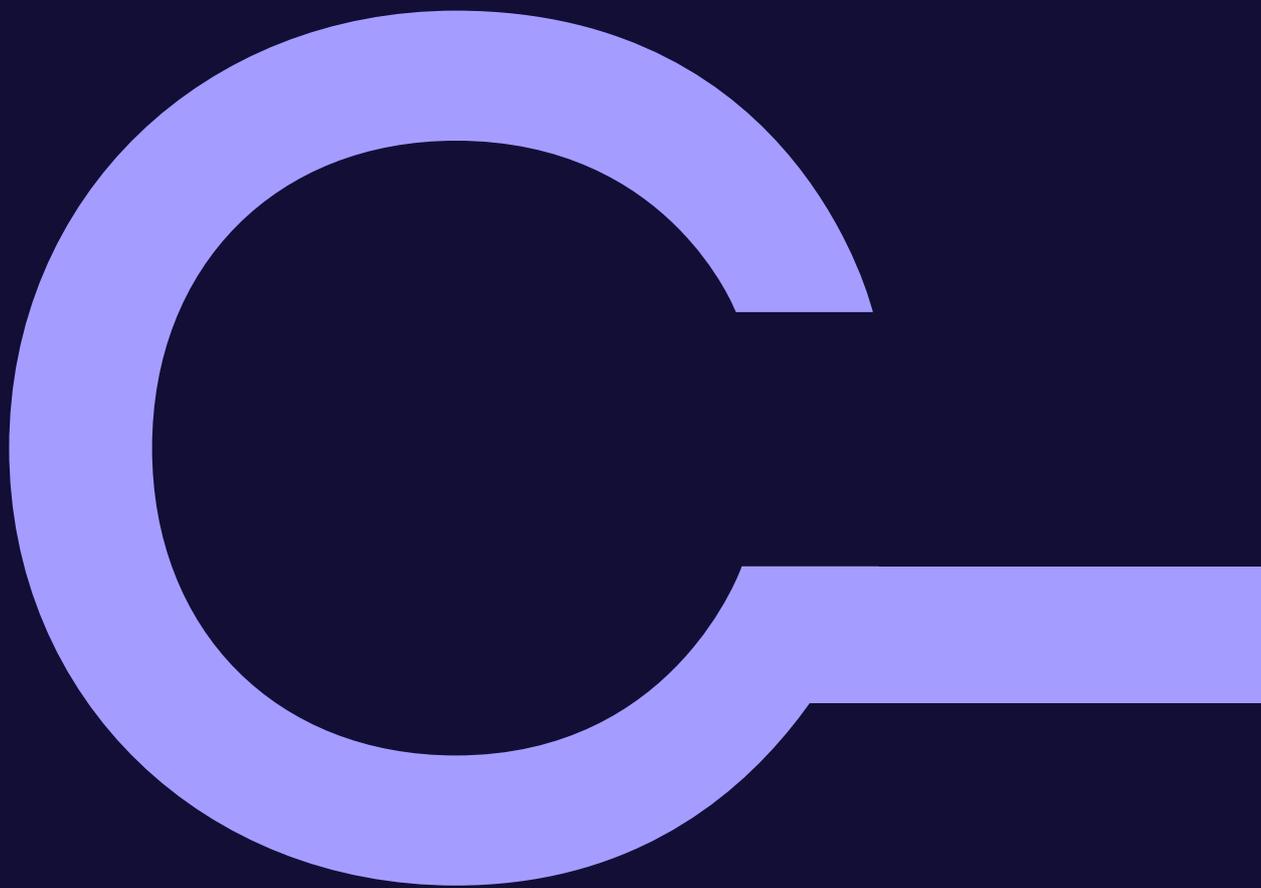
Pullach, 12. Juni 2025

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández



Konzernabschluss

C.1 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie Gesamtergebnisrechnung	84
C.2 Konzern-Bilanz	85
C.3 Konzern-Kapitalflussrechnung	86
C.4 Konzern-Eigenkapital-Veränderungsrechnung	87
C.5 Konzernanhang	88

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

der Allane Mobility Group für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

Gewinn- und Verlustrechnung

in TEUR	Konzern- anhang	2024	2023
Umsatzerlöse	/4,1/	747.282	619.243
Sonstige betriebliche Erträge	/4,2/	8.874	10.823
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	/4,3/	347.350	321.005
Personalaufwand	/4,4/	55.180	52.897
a) Löhne und Gehälter		46.876	44.829
b) Soziale Abgaben		8.305	8.068
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	/4,5/	2.328	1.509
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	/4,6/	-762	-2.074
Sonstige betriebliche Aufwendungen	/4,7/	28.569	31.577
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		321.967	221.005
Abschreibungen	/4,8/	324.289	192.388
a) Abschreibungen auf Leasingvermögen		311.583	178.546
b) Abschreibungen auf Sachanlagevermögen		5.449	6.159
c) Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte		7.257	7.683
Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)		-2.322	28.617
Finanzergebnis (-) Aufwendungen (+) Erträge	/4,9/	-47.020	-15.983
a) Zinserträge		652	338
b) Zinsaufwendungen		-47.387	-16.354
c) Sonstiges Finanzergebnis (-) Aufwand (+) Ertrag		-284	32
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)		-49.342	12.634
Ertragsteuern (-) Erträge (+) Aufwendungen	/4,10/	-10.133	3.780
Konzernergebnis	/4,11/	-39.208	8.853
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		-39.208	8.853
Ergebnis je Aktie - unverwässert und verwässert (in EUR)	/4,12/	-1,90	0,43

Gesamtergebnisrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2024	2023
Konzernergebnis	/4,11/	-39.208	8.853
Sonstiges Ergebnis (erfolgsneutral)		-8.682	-4.078
Davon Komponenten, die künftig erfolgswirksam werden können			
Währungsumrechnungen	/4,23/	-331	841
Veränderung der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehung		-9.446	-6.351
Darauf entfallende latente Steuern		1.085	1.397
Davon Komponenten, die künftig nicht erfolgswirksam werden			
Veränderung aus der Neubewertung von leistungsorientierten Verpflichtungen	/4,25/	12	-10
Darauf entfallende latente Steuern		-2	45
Gesamtergebnis		-47.890	4.776
Davon Anteile anderer Gesellschafter		-8.361	-4.954
Davon Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Ergebnis		-39.529	9.730

C.2 – Konzern-Bilanz

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2024

Aktiva in TEUR	Konzernanhang	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwert	/4,13/	4.134	4.134
Immaterielle Vermögenswerte	/4,14/	18.873	20.595
Sachanlagevermögen	/4,15/	38.958	37.204
Leasingvermögen	/4,16/	2.114.410	1.406.444
Finanzanlagen		28	28
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	5.825	3.959
Latente Ertragsteueransprüche	/4,10/	2.144	730
Summe langfristige Vermögenswerte		2.184.371	1.473.094
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	/4,17/	36.547	44.451
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4,18/	105.182	98.396
Forderungen gegen nahestehenden Unternehmen	/4,19/	60.675	4.204
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	/4,20/	44.063	47.774
Ertragsteuerforderungen		2.155	204
Bankguthaben	/4,21/	8.077	5.187
Summe kurzfristige Vermögenswerte		256.700	200.215
Bilanzsumme		2.441.071	1.673.309
Passiva in TEUR			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	/4,22/	20.612	20.612
Kapitalrücklage		135.045	135.045
Übriges Eigenkapital	/4,23/	38.860	80.245
Anteile anderer Gesellschafter	/4,24/	-6.073	2.287
Summe Eigenkapital		188.443	238.189
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	/4,25/	128	142
Sonstige Rückstellungen	/4,26/	226	226
Finanzverbindlichkeiten	/4,27/	1.655.982	920.709
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	53.568	40.063
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	/4,10/	18.950	32.397
Summe langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		1.728.854	993.536
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen			
Sonstige Rückstellungen	/4,24/	4.396	3.812
Ertragsteuerschulden		4.381	4.055
Finanzverbindlichkeiten	/4,27/	316.846	256.219
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4,29/	102.296	116.301
Vertragsverbindlichkeiten	/4,31/	26.202	20.784
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	/4,28/	11.053	56
Sonstige Verbindlichkeiten	/4,30/	58.600	40.356
Summe kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen		523.773	441.584
Bilanzsumme		2.441.071	1.673.309

C.3 – Konzern-Kapitalflussrechnung

der Allane Mobility Group für das Geschäftsjahr 2024

Konzern-Kapitalflussrechnung

in TEUR	Konzernanhang	2024	2023
Betriebliche Geschäftstätigkeit			
Konzernergebnis	/4.11/	-39.208	8.853
Erfolgswirksam erfasste Ertragsteuern	/4.10/	-10.133	5.457
Erhaltene Ertragsteuern		46	1.694
Gezahlte Ertragsteuern		-4.044	-4.993
Erfolgswirksam erfasstes Finanzergebnis ¹	/4.9/	47.020	15.984
Erhaltene Zinsen		8.505	323
Gezahlte Zinsen		-50.518	-11.292
Abschreibungen	/4.8/	324.289	192.213
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen		-33.642	-39.898
Sonstige zahlungs(-un)wirksame Aufwendungen und Erträge		-11.704	-698
Brutto-Cash Flow		230.610	167.643
Einnahmen aus Abgängen Leasingvermögen		266.693	259.931
Ausgaben für Investitionen in Leasingvermögen		-1.243.363	-811.960
Veränderung der Vorräte	/4.17/	7.904	-4.505
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	/4.18/	-6.786	-15.699
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	/4.29/	-14.006	46.870
Veränderung des übrigen Nettovermögens		-14.010	18.485
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit		-772.957	-339.236
Investitionstätigkeit			
Einnahmen aus Abgängen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagevermögen ²		1.536	1.191
Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen	/4.14/ bis /4.15/	-8.471	-13.773
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Investitionstätigkeit		-6.935	-12.582
Finanzierungstätigkeit			
Dividendenzahlung		-1.855	-1.855
Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ³	/4.27/	1.001.149	578.200
Auszahlungen für Tilgungen von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) ⁴	/4.27/	-193.250	-343.017
Einzahlungen aus kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ^{5,6}	/4.27/	-23.967	118.467
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus Finanzierungstätigkeit		782.077	351.795
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands			
Wechselkursbedingte Veränderung des Finanzmittelbestands		2	41
Finanzmittelbestand am 1. Januar^{7,8}		5.187	5.168
Finanzmittelbestand am 31. Dezember⁹	/4.21/	7.372	5.187

¹ Ohne Beteiligungsergebnis

² Die Einnahmen aus Abgängen von Sachanlagevermögen in Höhe von 1.175 TEUR wurden im Vorjahr unter dem Mittelzufluss (+)/ -abfluss (-) aus betrieblicher Geschäftstätigkeit unter den Einnahmen aus Abgängen von Anlagevermögen ausgewiesen.

³ In den Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 240.000 TEUR (2023: 370.000 TEUR) enthalten.

⁴ In den Auszahlungen für Tilgung von Anleihe und Bankdarlehen (inkl. ABS Transaktion) sind Auszahlungen für Tilgung der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 40.000 TEUR (2023: 220.000 TEUR) enthalten.

⁵ Darin enthalten sind Einzahlungen aus der Aufnahme der Finanzierung von verbundenen Unternehmen in Höhe von 0 TEUR (2023: 180.000 TEUR) sowie Auszahlungen aus der Tilgung von Finanzierungen von verbundenen Unternehmen in Höhe von 0 TEUR (2023: 140.000 TEUR).

⁶ Kurzfristige Finanzierungen mit Laufzeiten bis zu drei Monaten und hoher Umschlaghäufigkeit.

⁷ Der Finanzmittelbestand besteht zum 1. Januar 2023 ausschließlich aus Bankguthaben (5.168 TEUR)

⁸ Der Finanzmittelbestand besteht zum 1. Januar 2024 ausschließlich aus Bankguthaben (5.187 TEUR)

⁹ Der Finanzmittelbestand besteht zum 31. Dezember 2024 aus Bankguthaben (8.078 TEUR) und Kontokorrentkrediten (-706 TEUR)

C.4 – Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

der Allane Mobility Group zum 31. Dezember 2024

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

in TEUR	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2024	20.612	135.045	12.979	4.189	63.077	235.902	2.287	238.189
Konzernergebnis	-	-	-	-	-39.208	-39.208	-	-39.208
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-331	10	-321	-8.361	-8.682
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-1.855	-1.855	-	-1.855
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	-	-	-	-	-	-
31.12.2024	20.612	135.045	12.979	3.857	22.024	194.518	-6.073	188.443

	Übriges Eigenkapital							
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Rücklage für Währungsumrechnung	Sonstiges Eigenkapital	Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Eigenkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern-Eigenkapital
1.1.2023	20.612	135.045	12.488	3.347	56.535	228.028	7.241	235.268
Konzernergebnis	-	-	-	-	8.853	8.853	-	8.853
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	841	35	876	-4.954	-4.078
Dividendenzahlung	-	-	-	-	-1.855	-1.855	-	-1.855
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-	491	-	-491	0	-	0
31.12.2023	20.612	135.045	12.979	4.189	63.077	235.902	2.287	238.189

siehe auch Konzernanhang \4.22\ bis \4.24\

C.5 – Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben	89
1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse	89
1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss	89
2. Konsolidierung	92
2.1 Konsolidierungskreis	92
2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises	92
2.3 Konsolidierungsgrundsätze	92
2.4 Fremdwährungsumrechnung	93
3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	94
3.1 Gewinn- und Verlustrechnung	94
3.2 Aktiva	96
3.3 Passiva	101
3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen	102
4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses	104
4.1 Gewinn- und Verlustrechnung	104
4.2 Bilanz	110
4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten	119
5. Sonstige Angaben	128
5.1 Segmentinformationen	128
5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	129
5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	129
5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns	133
5.5 Nachtragsbericht	134
5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG	134
5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17	134

1. Allgemeine Angaben

1.1 Gesellschaftsrechtliche Verhältnisse

Die Allane SE mit Sitz in Deutschland, 82049 Pullach, Dr.-Carl-von-Linde-Straße 2, ist im Handelsregister beim Amtsgericht München in Abteilung B, unter HRB 227195 eingetragen und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Die Gesellschaft besteht auf unbestimmte Zeit.

Satzungsmäßiger Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist

(a) die Durchführung von Leasinggeschäften über Kraftfahrzeuge sowie sonstige Straßen- und Landfahrzeuge, einschließlich E-Bikes und Fahrräder (nachfolgend zusammenfassend „Fahrzeug“ genannt) und Fahrzeugzubehör als Leasinggeber;

(b) die Durchführung sonstiger entgeltlicher Gebrauchsüberlassungen von Fahrzeugen;

(c) die Verwaltung von Fahrzeugflotten und Fahrzeugzubehör (Fuhrparkmanagement);

(d) die Vermittlung von Kaufverträgen, Leasingverträgen, entgeltlichen Gebrauchsüberlassungsverträgen sowie Versicherungen für Fahrzeuge und fahrzeugbezogene Waren;

(e) die Verwertung von und der Handel mit Fahrzeugen sowie mit Ersatzteilen, Schmier-, Kraft- und Betriebsstoffen sowie Fahrzeugzubehör;

(f) die Erbringung und Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen und fahrzeugbezogenen Dienstleistungen; sowie

(g) der Verkauf und Vertrieb von Online-Werbeflächen.

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

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

dabei auch für die Geschäftstätigkeit von Tochter- und Beteiligungsunternehmen.

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

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

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH („HCBE“) mit Sitz in Frankfurt am Main hält knapp über 92% der Stammaktien und Stimmrechte an der Allane SE und ist damit deren größter Anteilseigner sowie Mutterunternehmen der Allane SE. Die HCBE ist eine Tochtergesellschaft der Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach, und Beteiligung der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea. Die oberste Konzerngesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Unternehmenskreis aufstellt, ist die Banco Santander S.A. mit Sitz in Santander, Spanien. Bis zum Geschäftsjahresabschluss 2021 wurde der Konzernabschluss im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Die Konzernabschlüsse der Banco Santander S.A. für die darauf folgenden Geschäftsjahre sind in englischer Sprache bei der Comisión Nacional del Mercado de Valores („CNMV“) veröffentlicht.

1.2 Allgemeine Angaben zum Konzernabschluss

Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2024 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards („IFRS“), wie sie in der EU anzuwenden sind, sowie den ergänzend nach §315e Abs.1 HGB maßgeblichen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der Konzernabschluss wurde auf Grundlage der historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten aufgestellt. Davon ausgenommen sind bestimmte Finanzinstrumente, die am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert angesetzt

wurden. Entsprechende Erläuterungen finden sich in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren im Format des „Two Statement Approach“ aufgestellt.

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

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

Die folgenden Neuerungen, Änderungen und Überarbeitungen der IFRS wurden, sofern anwendbar, von der Allane Mobility Group zum 1. Januar 2024 übernommen:

- Änderung an IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants;
- Änderung an IFRS 16 – Leasingverbindlichkeiten in einer Sales-and Lease-Back-Transaktion;
- Änderung an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarung

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

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

Standard/Interpretation	Erläuterung	Übernahme EU-Kommission	Anzuwenden ab
Änderungen an IAS 21	Mangel an Umtauschbarkeit von Währungen	Ja	01.01.2025
Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	Nein	01.01.2026
Änderungen an IAS 7, IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9 und IFRS 10	Jährliche Verbesserung an den IFRS - Band 11	Nein	01.01.2026
IFRS 18	Darstellung und Angabe im Abschluss	Nein	01.01.2027
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	Nein	01.01.2027

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

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

Im Oktober 2021 veröffentlichte die OECD Mustersteuerregeln für die Reform des internationalen Steuersystems, die formal als Globale Anti-Basis-Erosionsregeln („GloBE“) oder informell als internationale Steuerregeln von Pillar II bezeichnet werden. Diese Regeln zielen darauf ab, einen globalen Mindeststeuersatz von mindestens 15 % für große internationale Konzerne einzuführen.

Am 22. Dezember 2022 verabschiedete die Europäische Kommission die Richtlinie 2022/2523, die einen effektiven Mindeststeuersatz für die globalen Aktivitäten großer multinationaler Konzerne sicherstellen soll. Die Richtlinie

orientiert sich eng am OECD-Rahmen zur Bekämpfung von Gewinnverkürzung und Gewinnverlagerung. Zudem hat die OECD Umsetzungsleitfäden und einen Bericht über "Safe Harbours" veröffentlicht, um die Anwendung dieser Vorschriften zu erleichtern.

Die Pillar-II-Gesetzgebung wurde in allen Ländern erlassen, in denen die Allane Mobility Group tätig ist. Am 21. Dezember 2024 wurde in Spanien das Gesetz 7/2024 veröffentlicht, das für multinationale und große nationale Unternehmensgruppen eine Mindestbesteuerung für alle Wirtschaftsjahre ab dem 01. Januar 2024 einführt. Daher ist die Banco Santander S.A. die oberste Muttergesellschaft für Pillar-II-Zwecke. Die Allane Mobility Group, als Teil der Santander-Gruppe, fällt in den Anwendungsbereich der verabschiedeten Gesetzgebung.

Basierend auf den vorübergehenden Vereinfachungsregelungen der OECD hat die Santander-Gruppe eine

Bewertung der potenziellen Risiken in Bezug auf eine zusätzliche Einkommenssteuer durch Pillar II durchgeführt. Dafür wurde ein „Vereinfachter Test des effektiven Steuersatzes“ basierend auf den zuletzt verfügbaren Daten des länderbezogenen Berichts für multinationale Unternehmensgruppen (CbCR) durchgeführt.

Auf Grundlage dieser Bewertung und der von der Santander Gruppe bereitgestellten Informationen kommen die gesetzlichen Vertreter der Allane SE zu der Einschätzung, dass der effektive Steuersatz von Pillar II in allen Märkten (operativen Jurisdiktionen) der Allane Mobility Group über 15 % liegt. Daher wird keine Steuerbelastung durch die Anwendung von Pillar II im Jahr 2024 erwartet.

2. Konsolidierung

2.1 Konsolidierungskreis

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

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

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

Liste des Anteilsbesitz

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Umsatzerlöse	Jahresergebnis
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH	Vösendorf/ Österreich	-1.170.822 EUR	100,0%	72.220 EUR	-273.537 EUR
Allane Mobility Consulting SARL	Rueil-Malmaison/ Frankreich	-1.947.063 EUR	100,0%	1.178.355 EUR	-360.805 EUR
Allane Service Verwaltungs GmbH	Rostock/ Deutschland	29.073 EUR	100,0%	983 EUR	1.153 EUR

Die Allane Mobility Consulting SARL, Rueil-Malmaison/Frankreich hat ihren operativen Geschäftsbetrieb zum 31. Dezember 2024 eingestellt, bleibt jedoch über den Bilanzstichtag hinaus weiterhin als rechtliche Konzernbeteiligung bestehen.

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

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

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

2.2 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Gegenüber dem Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 haben sich keine Änderungen im Konsolidierungskreis der Allane Mobility Group ergeben.

2.3 Konsolidierungsgrundsätze

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Einzelabschlüsse werden einheitlich nach den zum Bilanzstichtag für die Allane Mobility Group geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen der IFRS aufgestellt. Soweit

erforderlich, werden die Jahresabschlüsse der einbezogenen Tochterunternehmen den im Konzern angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, über die der Konzern über bestehende Rechte besitzt, die ihm die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu steuern. Maßgebliche Tätigkeiten sind jene, welche die Profitabilität der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist daher gegeben, wenn der Konzern variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und diese Rückflüsse durch seine Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten beeinflussen kann. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit dabei auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Allane SE. Die Einbeziehung beginnt mit dem Zeitpunkt, ab dem die Beherrschung vorliegt, und endet, sobald diese entfällt.

Die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen erfolgt gemäß IFRS 3 nach der Erwerbsmethode („Acquisition Method“). Erworbene Vermögenswerte und Schulden sind dabei grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen. Der positive Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten („übertragene Gegenleistung“) und dem anteiligen beizulegenden Zeitwert des Nettovermögens wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen und regelmäßig, mindestens einmal jährlich, einer Werthaltigkeitsprüfung („Impairment Test“) unterzogen. Die übertragene Gegenleistung umfasst hauptsächlich den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Vermögenswerte, z.B. Nominalwerte von Zahlungsmitteln. Erwerbsbezogene Kosten werden als Aufwand erfasst, sobald sie anfallen.

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

Beim Erwerb wesentlicher Teile eines Unternehmens („Asset Deal“), ohne dass es zu einem Anteilsverkauf kommt, ist IFRS 3 wie oben beschrieben anzuwenden, sofern nicht lediglich ein Vermögenswert oder eine Gruppe von Vermögenswerten erworben wird, sondern ein Geschäftsbetrieb („Business“). Ein Geschäftsbetrieb umfasst den Ressourceneinsatz und darauf anzuwendenden Verfahren, die Leistungen erbringen können.

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

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

2.4 Fremdwährungsumrechnung

Die Umrechnung der Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen ausländischen Tochterunternehmen erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung der Tochtergesellschaften ist die jeweilige Landeswährung, da sie ihre Geschäfte in den jeweiligen Märkten eigenständig betreiben. So werden die Vermögenswerte und Schulden zum Stichtagskurs am Bilanzstichtag umgerechnet, das Eigenkapital hingegen zu historischen Kursen. Die Umrechnung der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Jahresdurchschnittskursen. Der sich gegenüber dem Stichtagskurs ergebende Differenzbetrag wird im sonstigen Ergebnis erfasst und im Eigenkapital als Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung ausgewiesen. Ein aus dem Erwerb eines ausländischen Geschäftsbetriebs resultierender Geschäfts- oder Firmenwert sowie Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden werden als Vermögenswerte oder Schulden des ausländischen Geschäftsbetriebs behandelt und zum Stichtagskurs umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden in der Rücklage aus der Währungsumrechnung erfasst.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse im Verhältnis zum Euro sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Währungskurse

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
Schweizer Franken	0,941	0,926	0,953	0,972

3. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

3.1 Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz

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

Obwohl die überwiegende Mehrheit der Leasingverhältnisse als Operate Lease klassifiziert werden, vereinbart der Konzern auch Leasingverhältnisse, die als Finance Lease klassifiziert werden, da im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Dabei werden die Finanzerträge über die Laufzeit des Leasingverhältnisses auf einer planmäßigen Grundlage verteilt. Die Leasingzahlungen der Berichtsperiode werden mit der Bruttoinvestition in das Leasingverhältnis verrechnet, um sowohl den Nominalbetrag als auch den noch nicht realisierten Finanzertrag zu reduzieren. Aus Finance Leases zu erhaltende Beträge werden als Forderungen entsprechend den durch den Konzern getätigten Nettoinvestitionen angesetzt und in der Folge unter Anwendung der Effektivzinsmethode bewertet. Einnahmen aus Finance Leases werden in Zinszahlung und Tilgung der Forderung aufgeteilt. Nur der Zinsanteil wird ertragswirksam im Finanzertrag vereinnahmt.

Grundsätzlich unterscheidet die Allane Mobility Group bei der Erlöserfassung gemäß IFRS 15 inwieweit sie im zugrundeliegenden Vertragsverhältnis als Prinzipal (Leistungsverpflichtung wird durch Allane eingegangen, Erlöserfassung auf Bruttobasis) oder als Agent (Allane wird beauftragt

Leistungsverpflichtung einzugehen, Erlöserfassung auf Nettobasis) auftritt. Im Falle der Erfassung als Prinzipal erfolgt die Erlöserfassung mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums (Übertrag der Verfügungsmacht), wenn die Höhe der Erlöse sowie die noch anfallenden Kosten verlässlich bestimmt werden können und ein Nutzenzufluss vom Käufer wahrscheinlich ist. Im Falle der Erlöserfassung als Agent führt nur die hierfür im Austausch für die Beauftragung vereinbarte Gebühr oder Provision zur Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Unterscheidung zwischen der Erlöserfassung als Prinzipal oder Agent wird durch die Allane Mobility Group im Wesentlichen bei der Erfassung von Full-Servicedienstleistungen (Geschäftssegment Flottenleasing, Online Retail und Flottenmanagement) sowie bei der Erfassung von Verkaufserlösen von Kundenfahrzeugen (Geschäftssegment Flottenmanagement) durchgeführt. Bei der Erfassung von Full-Servicedienstleistungen werden in den Geschäftssegmenten Flottenleasing und Online Retail die Komponente „Treibstoffe“, „KFZ-Steuer und Rundfunkbeiträge“, „Ersatzfahrzeuge“, sowie im Geschäftssegment Flottenmanagement die Komponenten „Treibstoffe“, „Schadenmanagement“, „Wartung und Verschleiß“, „Reifen“, „KFZ-Steuer und Rundfunkbeiträge“, „Ersatzfahrzeuge“, sowie „Logistik“ die zuvor als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wurden, als Agent (Nettobasis) erfasst. Die Servicekomponenten, die im Rahmen eines Pauschalvertrags abgerechnet werden, werden aufgrund des Leistungsversprechens und der Preisfestsetzung durch die Allane Mobility Group weiterhin als Prinzipal (Bruttobasis) in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Darüber hinaus hat die Allane Mobility Group im Geschäftsjahr 2024 mit der Vermarktung von konzernfremden Leasingrückläufern begonnen. Das sogenannte „Remarketing as a Service“ startete im Geschäftsjahr 2024 und fokussiert sich bislang exklusiv auf Leasingrückläufer der Muttergesellschaft Hyundai Capital Bank Europe GmbH, wobei die Allane Mobility Group größtenteils in der Rolle des Agenten auftritt. Als Agent werden hieraus ausschließlich Provisionen aus der Vermittlung von Leasingrückläufern in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Für die Fälle in denen die Allane Mobility Group als Prinzipal auftritt und die zuvor ins Eigentum übergegangenen Fahrzeuge in eigenem Namen und auf eigene Rechnung vermittelt, erfolgt die Erlöserfassung mit Lieferung und Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums (Übertrag der Verfügungsmacht) an den Käufer.

Die Erlösrealisierung von Servicekomponenten im Rahmen eines Full-Service Vertrags mit Kunden, wie beispielsweise

für Wartungs- und Reifenwechselfdienstleistungen, wird durch die Allane Mobility Group zeitpunktbezogen vorgenommen. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen dann, wenn die konkrete Servicedienstleistung erbracht wird. Bis zum Zeitpunkt des Anfalls der Serviceleistung werden die Zahlungen des Kunden als Vertragsverbindlichkeit (erhaltene Anzahlung) ausgewiesen. Bei den Full-Service-Leistungen (Wartung und verschleißbedingtem Reifenersatz) erfolgt der Anfall der konkreten Leistung erfahrungsgemäß erst zu einem späteren Zeitpunkt während der Vertragslaufzeit, da die Allane Mobility Group hauptsächlich Neuwagenleasing betreibt. Je weiter sich der Zeitpunkt des Anfalls der Full-Service-Leistungen nach hinten verschiebt, desto größer wird die Vertragsverbindlichkeit.

Finanzergebnis

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

Derivate und Sicherungsbeziehungen

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

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

Der effektive Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, die sich für Cash Flow Hedges eignen und als solche designiert worden sind, wird im sonstigen Ergebnis unter dem Posten „Veränderungen der Derivative Finanzinstrumente in Hedge-Beziehungen“ erfasst. Das auf den ineffektiven Teil entfallende Ergebnis wird sofort erfolgswirksam erfasst und im Finanzergebnis ausgewiesen. Im sonstigen Ergebnis erfasste Beträge werden in der Periode in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht, in der auch das Grundgeschäft erfolgswirksam wird. Der Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt im selben Posten, in dem auch das

Grundgeschäft ausgewiesen wird. Angaben zu den beizulegenden Zeitwerten der für Sicherungszwecke eingesetzten Derivate sind unter „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ dargestellt.

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

Neben den Zinsderivaten bestehen Währungsderivate für die Absicherung von konzerninternen Forderungen in Schweizer Franken, welche im Gegensatz zu den Zinsderivaten nicht im Rahmen einer Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 stehen. Der Gewinn oder Verlust, der aus der Veränderung des Währungsderivates resultiert, wird sofort in der Gewinn- oder Verlustrechnung erfasst.

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

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

Die Gesellschaft beurteilt die Effektivität der Kompensation der Änderungen der Zahlungsströme des Grundgeschäfts durch das Sicherungsinstrument mittels der Critical Terms

Match Methode (prospektiv) und die Ermittlung der Ineffektivität mittels des Cumulative Dollar Offset Tests unter Verwendung der Hypothetical Derivative Methode (retrospektiv).

Eine Ineffektivität kann hauptsächlich durch einen Marktwert ungleich Null zum Designationszeitpunkt der Sicherungsbeziehung auftreten. Wenn sich in seltenen Fällen unerwartete Rückzahlungen im Asset Backed Securities-Programm ergeben, werden die Sicherungsinstrumente entsprechend redesigniert, um eine Übersicherung zu vermeiden.

Ertragsteuern

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

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

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

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

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

Latente Steuern werden auf Basis der erwarteten Steuersätze und der Steuergesetze ermittelt, die im Zeitpunkt der

Erfüllung der Schuld oder der Realisierung des Vermögenswertes voraussichtlich Geltung haben werden. Bis zur Verabschiedung von Steuergesetzänderungen werden dabei die aktuell gültigen Steuersätze zugrunde gelegt.

Latente Steuern werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nur wenn sie ergebnisneutrale Sachverhalte betreffen, werden sie ergebnisneutral im sonstigen Ergebnis erfasst. Latente Steueransprüche und Steuerschulden werden nur gegeneinander aufgerechnet, wenn ein einklagbares Recht zur Aufrechnung tatsächlicher Steueransprüche und Steuerschulden besteht, die sich auf Einkommensteuern beziehen, welche von derselben Steuerbehörde erhoben werden, und wenn der Konzern beabsichtigt, seine tatsächlichen Steueransprüche und Steuerschulden saldiert zu begleichen.

3.2 Aktiva

Geschäfts- oder Firmenwert

Der aus einem Unternehmenszusammenschluss resultierende Geschäfts- oder Firmenwert wird zu Anschaffungskosten abzüglich ggf. erforderlicher Wertminderungen bilanziert und ist gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Für Zwecke der Wertminderungsprüfung wird der Geschäfts- oder Firmenwert bei Erwerb auf jene Zahlungsmittel generierende Einheit (oder Gruppe davon) des Konzerns aufgeteilt, von denen erwartet wird, dass sie einen Nutzen aus den Synergien des Zusammenschlusses ziehen können. Unter Wesentlichkeitsgesichtspunkten wurden die Geschäfts- und Firmenwerte auf Ebene der Geschäftsbereiche überprüft. Sofern diese keine Umsatzerlöse gegenüber Dritten erzielt haben, wurde die Wertminderungsprüfung auf Segmentebene durchgeführt, die dem Geschäfts- oder Firmenwert zugeteilt ist. Die Wertminderungsprüfung des Geschäfts- oder Firmenwerts der Autohaus24 GmbH und der im Geschäftsjahr 2020 erworbenen wesentlichen Teile des Geschäftsbetriebs der SL Car Sales GmbH, Garching sowie diesem Geschäftsbetrieb zuzuordnende Vermögenswerte und Verträge, wurde unter Berücksichtigung des Geschäftsbereichs Leasing der Allane SE als zahlungsmittelgenerierende Einheit durchgeführt.

Zahlungsmittel generierende Einheiten, welchen ein Teil des Geschäfts- oder Firmenwertes zugeteilt wurde, sind wenigstens jährlich auf eine Wertminderung hin zu prüfen. Wenn der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit kleiner ist als der Buchwert der Einheit, ist der

Wertminderungsaufwand zunächst dem Buchwert eines jeglichen der Einheit zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwertes und dann anteilig den anderen Vermögenswerten auf Basis des Buchwertes eines jeden Vermögenswertes innerhalb der Einheit zuzuordnen. Dabei ist der erzielbare Betrag der höhere Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

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

Basis des jährlich vorgenommenen Werthaltigkeitstests ist die vom Management erstellte Planung der Zahlungsmittel generierenden Einheit. Die Planungsprämissen zur Ermittlung des Nutzungswerts werden dabei jährlich an die aktuellen Marktverhältnisse sowie an die Ertragslage der Gesellschaft angepasst. Das verwendete Modell für den Werthaltigkeitstest basiert auf dem Discounted Cash Flow-Verfahren unter Zugrundelegung einer Mehrjahresplanung und einem Wachstumsfaktor von 1% bei der Ableitung des nachhaltigen Ergebnisses. Die verwendeten Kapitalisierungszinssätze (als gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten, WACCs, Angaben vor Steuern und Wachstumsabschlag) betragen zum Zeitpunkt der unterjährigen Bewertung 7,0 % (Vorjahr: zwischen 6,2% und 6,6%). Im Geschäftsjahr 2024 hat die Allane Mobility Group den Wertminderungstest analog zum Vorjahr zum 30. September durchgeführt. Die bei dem Modell verwendeten Annahmen basieren auf externen Beobachtungen. Die Allane Mobility Group ist der Ansicht, dass keine vernünftigerweise denkbare Veränderung der Grundannahmen, auf denen die Bestimmung des erzielbaren Betrags basiert, dazu führen würde, dass der kumulierte Buchwert der Zahlungsmittel generierenden Einheit deren kumulierten erzielbaren Betrag übersteigt.

Immaterielle Vermögenswerte

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

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungen erfasst. Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte werden nur bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen nach IAS 38 mit ihren Herstellungskosten aktiviert. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung

nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer zwischen drei und fünf Jahren. Immaterielle Vermögenswerte, deren Nutzungsdauer nicht bestimmt werden kann bzw. grundsätzlich nicht befristet ist, werden gemäß IAS 36 jährlich einem Impairment-Test unterzogen und gegebenenfalls auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert außerplanmäßig abgeschrieben.

Sachanlagevermögen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen und erfasster Wertminderungen bewertet. Die Abschreibung erfolgt derart, dass die Anschaffungskosten von Vermögenswerten über deren erwartete Nutzungsdauer linear abgeschrieben werden. Die erwarteten Nutzungsdauern, Restwerte und Abschreibungsmethoden werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und sämtliche notwendige Schätzungsänderungen prospektiv berücksichtigt.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen für den wesentlichen Teil der Vermögenswerte folgende konzerneinheitlich festgelegten Nutzungsdauern zugrunde:

Nutzungsdauer	Zeitraum
Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 10 Jahre

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

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

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

Leasingverhältnisse

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

Allane Mobility Group als Leasinggeber

Leasingverhältnisse werden als Finance Lease klassifiziert, wenn durch die Leasingvereinbarung im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden. Alle anderen Leasingverhältnisse werden als Operate Lease klassifiziert. Die Allane Mobility Group schließt auch Rückkaufvereinbarungen mit den Lieferanten der jeweiligen Fahrzeuge ab. In der Gesamtschau aller Fakten und Bedingungen im Zusammenhang mit der Rückkaufvereinbarung sowie der Nutzung der Fahrzeuge durch die Allane Mobility Group während des Zeitraums vom Erwerb bis hin zur endgültigen (Eigen-)Vermarktung der Fahrzeuge, behält die Allane Mobility Group wesentliche mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken.

Die Allane Mobility Group verleast Vermögenswerte als Operate Leases, die zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte bilanziert werden. Die Dauer der planmäßigen Abschreibung entspricht der Leasingvertragsdauer. Die Restwerte orientieren sich dabei an den mit den Lieferanten vertraglich vereinbarten Rückkaufwerten pro Fahrzeugtyp. Soweit keine Rückkaufwerte vereinbart sind, orientiert sich der Restwert am voraussichtlichen Marktwert. Die Schätzung der Restwerte erfordert Annahmen über das Alter und die Laufleistung des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Veräußerung sowie die Marktgegebenheiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Das daraus folgende Marktpreisrisiko wird durch den Konzern regelmäßig durch die Schätzung der Restwerte und Anpassung der Abschreibungen überprüft. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Außerplanmäßige Abschreibungen werden im Einzelfall vorgenommen, wenn der Buchwert des einzelnen Fahrzeuges den voraussichtlich erzielbaren Nutzen übersteigt. Der erzielbare Betrag des Vermögenswerts entspricht dem höheren Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten („Fair Value less costs to sell“) und dem

Nutzungswert („Value in Use“). Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der Differenz vorgenommen. Die Werthaltigkeitsprüfung basiert auf unternehmensinternen Prognosen zur zukünftigen Entwicklung sowie marktüblichen Abzinsungssätzen und berücksichtigt sowohl externe als auch interne Informationen über potenzielle Wertminderungen. Gemäß IFRS 16 wird das Leasingvermögen unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen.

Im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswertes der Fahrzeuge im Leasingvermögen und der daraus resultierenden Bestimmung eines außerplanmäßigen Abschreibungsbedarfs (Impairment) verwendet der Vorstand Annahmen und Schätzungen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Bewertung des Leasingvermögens haben. Dies betrifft im Wesentlichen die Festlegung des Diskontierungszinssatzes für die Ermittlung der Nutzungswerte sowie die erwarteten Verwertungskanäle für die Fahrzeugrückläufer, insbesondere für reine Elektrofahrzeuge im Segment Captive Leasing.

Zum Abschlussstichtag wurde ein Diskontierungszinssatz von 6,0 % für die Berechnung zugrunde gelegt. Eine Absenkung um 0,5 Prozentpunkte würde die außerplanmäßige Abschreibung um 5,8 Mio. Euro reduzieren, während eine Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte zu einer zusätzlichen Abschreibung von 6,3 Mio. Euro führen würde.

Darüber hinaus wird eine Vermarktung von 15 % der reinen Elektrofahrzeuge im Segment Captive Leasing über eigene Endkundenkanäle angenommen. Eine Reduktion dieser Quote um 5,0 Prozentpunkte würde die außerplanmäßige Abschreibung um 1,9 Mio. Euro erhöhen; eine Erhöhung um 5,0 Prozentpunkte würde sie entsprechend um 1,9 Mio. Euro verringern.

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

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

Sale-and-Leaseback

Die Allane Mobility Group bietet als Käufer/Leasinggeber auch Sale-and-Leaseback-Transaktionen an. Es werden ausschließlich Sale-and-Leaseback-Transaktionen im Rahmen eines Operate Leasingverhältnisses angeboten. Somit erfolgt der Erwerb und die anschließende Bilanzierung des Vermögenswerts durch die Allane Mobility Group als Leasinggeber. Die Vermögenswerte aus Operate Leasing Verträgen werden planmäßig linear unter Berücksichtigung der vertraglichen Restwerte über die jeweilige Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn Indikatoren für eine Wertminderung vorliegen, mindestens einmal jährlich wird der entsprechende Impairment-Test zur Überprüfung durchgeführt. Dabei wird ermittelt, ob der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Der erzielbare Betrag der Vermögenswerte entspricht dem höheren Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten („Fair Value less costs to sell“) und dem Nutzungswert („Value in Use“). Sofern der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der Differenz vorgenommen.

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

Allane Mobility Group als Leasingnehmer

Die Allane Mobility Group ist Vertragspartner als Leasingnehmer in Leasingverhältnissen, die insbesondere Mietverhältnisse für Grundstücke und Gebäude betreffen. Die Mietverhältnisse haben eine Laufzeit von bis zu 25 Jahren, können jedoch auch Verlängerungsoptionen beinhalten. Bei der Bewertung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen wurden die Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Erstanwendung bzw. bei Vertragsbeginn berücksichtigt.

Nutzungsrechte beinhalten zum Zeitpunkt der Erstabgrenzung gemäß IFRS 16 die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen, abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize. Nutzungsrechte werden linear über die Laufzeit des zugrundeliegenden Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den Mietverhältnissen resultierenden, aktivierten Nutzungsrechte liegt folgende Restnutzungsdauer zugrunde:

Nutzungsdauer

	Zeitraum
Aktivierte Nutzungsrechte	6 bis 252 Monate

Die Leasingverbindlichkeit wird bei der erstmaligen Erfassung mit dem Barwert der zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet, und mit dem Leasingverhältnis zugrundeliegenden Zinssatz diskontiert. Wenn dieser Zinssatz nicht ohne weiteres bestimmt werden kann, verwendet die Allane Mobility Group ihren Grenzfremdkapitalzinssatz. Ausgenommen davon sind kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverhältnisse, bei denen der zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist. Bei diesen Leasingverhältnissen erfasst die Allane Mobility Group die Leasingzahlungen als Aufwand.

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

Einige Mietverträge verfügen über variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind. Anpassungen des Indexes werden als Zugang bei den Leasingverbindlichkeiten in laufender Periode erfasst und eine Schätzung möglicher Indexanpassungen bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit wird nicht berücksichtigt. Bei den Verträgen mit Verlängerungsoptionen, bei denen die Ausübung als hinreichend sicher angesehen wird, beinhaltet die zu Grunde gelegte geschätzte Laufzeit des Leasingverhältnisses die Verlängerung. Für Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von zwölf Monaten oder weniger wurde das Wahlrecht in Anspruch genommen und deren Zahlungen werden linear als Aufwand im Gewinn oder Verlust erfasst. Mietverhältnisse, bei denen keine schriftliche Vereinbarung vorliegt und die von untergeordneter Bedeutung sind, wurden als kurzfristige Leasingverhältnisse qualifiziert. Sonderkündigungsrechte unsererseits wurden als nicht wahrscheinlich in der Ausübung eingeschätzt.

Vorräte

In der Position Vorräte sind zum überwiegenden Teil zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge enthalten. Diese werden zu fortgeführten Anschaffungskosten aus dem Anlagevermögen umgegliedert und nicht weiter planmäßig abgeschrieben. Regelmäßig und zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 erfolgte ein Vergleich des Restbuchwertes mit dem geschätzten Nettoveräußerungspreis. Ist dieser niedriger, erfolgte eine Wertminderung.

Finanzanlagen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Die finanziellen Vermögenswerte setzen sich aus Forderungen einschließlich Forderungen aus Finanzierungsleasing, Eigenkapitalinstrumenten, Zahlungsmitteln bzw. Zahlungsmitteläquivalenten und Derivaten zusammen. Finanzielle Vermögenswerte werden angesetzt, wenn dem Konzern ein vertragliches Recht zusteht, Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte von einer anderen Partei zu erhalten. Die Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme. Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente. Käufe und Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich zum Erfüllungstag bilanziert. Der erstmalige Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, gegebenenfalls zuzüglich der Transaktionskosten. Transaktionskosten, die beim Erwerb von erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten, finanziellen Vermögenswerten anfallen, werden unmittelbar aufwandswirksam erfasst. Forderungen aus Lieferung und Leistung, die keine wesentliche Finanzierungskomponente beinhalten, werden zum Transaktionspreis angesetzt. Die Folgebewertung erfolgt gemäß der Zuordnung der finanziellen Vermögenswerte zu den nach IFRS 9 ausgewiesenen Kategorien.

Der Konzern stuft seine finanziellen Vermögenswerte in die folgenden Bewertungskategorien ein: zum beizulegenden Zeitwert, wobei Änderungen entweder erfolgswirksam oder erfolgsneutral erfasst werden, sowie zu fortgeführten Anschaffungskosten.

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

Der Zinsertrag aus Positionen dieser Kategorie wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

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

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

Für Finanzielle Vermögenswerte, mit Ausnahme der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte, wird zu jedem Abschlussstichtag des erwarteten Kreditverluste ermittelt und in der Bewertung berücksichtigt. Die Wertminderungsmethode ist abhängig davon, ob eine signifikante Erhöhung des Kreditrisikos seit Kreditvergabe vorliegt. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Forderungen aus Finanzierungsleasing wendet der Konzern die vereinfachte Vorgehensweise an, wonach für alle Instrumente eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird.

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

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

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

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

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

Der Konzern bucht einen finanziellen Vermögenswert aus, wenn die vertraglichen Rechte auf die Zahlungsströme aus dem finanziellen Vermögenswert auslaufen oder der finanzielle Vermögenswert sowie im Wesentlichen alle mit dem Eigentum des Vermögenswerts verbundenen Chancen und Risiken auf einen Dritten übertragen werden.

3.3 Passiva

Eigenkapital

Das im Eigenkapital enthaltene sonstige Ergebnis besteht aus Wechselkursdifferenzen von Konzernunternehmen, deren funktionale Währung von der Berichtswährung des Konzerns abweicht, Rücklagen für Derivative Finanzinstrumente

in Hedge-Beziehung und versicherungsmathematischen Gewinnen und/oder Verlusten aus leistungsorientierten Pensionsplänen sowie den jeweiligen zugehörigen latenten Steuereffekten.

Pensionsrückstellungen

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

Die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Pensionsrückstellungen ergeben sich aus dem Saldo zwischen den Verpflichtungen aus den leistungsorientierten Vorsorgeplänen und dem zugehörigen Deckungsvermögen zum Bilanzstichtag. Der Dienstzeitaufwand wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Personalaufwendungen erfasst, der Nettozinsaufwand als Bestandteil des Finanzergebnisses. Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im sonstigen Eigenkapital berücksichtigt. Diese im sonstigen Eigenkapital erfassten Beträge werden nicht mehr in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Rückstellungen

Rückstellungen werden für potenzielle Verpflichtungen gegenüber Dritten in angemessenem Umfang gebildet, falls dies durch ein Ereignis in der Vergangenheit begründet ist, die Inanspruchnahme überwiegend wahrscheinlich ist und soweit die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Hierbei werden nur solche Verpflichtungen unter den Rückstellungen ausgewiesen, die hinsichtlich ihrer Höhe ungewiss sind und für deren Erfüllung mehr dafür als dagegen spricht. Die Bewertung erfolgt mit dem besten Schätzwert, der sich am Abschlussstichtag für die hinzugebende Leistung ergibt, um die gegenwärtige Verpflichtung zu erfüllen. Dabei werden der Verpflichtung inhärente Risiken und Unsicherheiten berücksichtigt. Wird eine Rückstellung auf Basis der für die Erfüllung der Verpflichtung geschätzten Zahlungsströme bewertet, werden diese Zahlungsströme abgezinst, sofern der Zinseffekt wesentlich ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt und in

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

3.4 Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen

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

Schätzungsunsicherheiten und Ermessensentscheidungen, insbesondere im Zusammenhang mit potenziellen Auswirkungen des Klimawandels und des Russland-Ukraine-Kriegs auf die Restwertrisiken, wurden bei der Erstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr auch die Entwicklungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt beobachtet, die infolge veränderter Marktbedingungen – unter anderem durch eine veränderte Nachfrage, wirtschaftliche Unsicherheiten und regulatorische Entwicklungen – zusätzliche Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Werthaltigkeit bestimmter Vermögenswerte mit sich bringen könnten. Zum Abschlussstichtag ergaben sich aus diesen Faktoren jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung, die über die bereits berücksichtigten Annahmen hinausgingen.

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

Die für das Leasingvermögen regelmäßig überprüfte und gebuchte außerplanmäßige Abschreibung für Restwertrisiken stellt grundsätzlich eine Vorsorge für die zukünftige Vermarktung am Ende der einzelnen Leasingvertragslaufzeit des zum

jeweiligen Abschlussstichtag bestehenden Leasingvertragsbestandes dar und hat sich somit zum jeweiligen Abschlussstichtag noch nicht realisiert. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung auf externe Branchenexpertise zurück.

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

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

Die Forderungen aus Lieferung und Leistung bestehen aus sofort bzw. kurzfristig fälligen Leasingraten (Operate Leasing) sowie sofort bzw. kurzfristig fälligen Forderungen aus Full-Service, Fuhrparkmanagement und Fahrzeugvermarktungen. Weiterhin bestehen in vergleichsweise geringerem Umfang Forderungen aus Finanzierungsleasing, die im Wesentlichen ebenfalls kurzfristig sind. Die Allane Mobility Group erwartet, dass etwaige Zahlungsschwierigkeiten und Zahlungsausfälle aufgrund der schwachen Gesamtwirtschaft, wenn überhaupt erst mittel bis langfristig spürbar eintreten werden. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Forderungsportfolios haben die Szenarien bei der Ermittlung des Expected Credit Losses keine wesentlichen Auswirkungen. Im Rahmen der Frühwarn-

Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen hat die Allane Mobility Group bis jetzt noch keinen nennenswerten unmittelbaren Einfluss der schwachen Konjunktur auf die Forderungsbestände identifiziert. Die Forderungen der Partner sind in der laufenden Überwachung. Es werden, wenn notwendig kurzfristig Maßnahmen eingeleitet, um nicht-werthaltige Forderungen frühzeitig zu identifizieren und diese Forderungen entsprechend Wert zu berichtigen oder auszubuchen.

4. Erläuterungen und Angaben zu einzelnen Posten des Konzernabschlusses

4.1 Gewinn- und Verlustrechnung

\4.1\ Die **Umsatzerlöse** gliedern sich wie folgt auf:

Umsatzerlöse

in TEUR	Inland		Ausland		Gesamt		Veränderung in %
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	
Geschäftsbereich Leasing							
Leasingerlöse (Finanzrate)	288.622	185.851	32.084	29.485	320.707	215.336	48,9
Sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft	101.134	91.417	14.071	14.384	115.204	105.801	8,9
Verkaufserlöse	254.280	257.289	31.876	15.739	286.156	273.027	4,8
Gesamt Leasing	644.036	534.557	78.031	59.607	722.067	594.164	21,5
Geschäftsbereich Flottenmanagement							
Flottenmanagementenerlöse	21.489	21.498	206	60	21.694	21.558	0,6
Vermittlungserlöse/Verkaufserlöse	3.520	3.522	-	-	3.520	3.522	0,0
Gesamt Flottenmanagement	25.008	25.019	206	60	25.214	25.079	0,5
Gesamt Konzern	669.045	559.576	78.237	59.667	747.282	619.243	20,7

Der Konzern ist in die zwei Geschäftsbereiche Leasing und Flottenmanagement gegliedert. Der Geschäftsbereich Leasing unterteilt sich in die drei Geschäftssegmente **Flottenleasing**, **Online Retail** und **Captive Leasing**. Der Geschäftsbereich **Flottenmanagement** umfasst ausschließlich das gleichnamige Segment und keine weiteren. Diese vier Geschäftssegmente bilden die Grundlage der Segmentberichterstattung. Ihre Hauptaktivitäten gliedern sich wie folgt:

Segmente

Flottenleasing	Leasing von Fahrzeugen einschließlich zusätzlicher Dienstleistungen für Geschäfts- und Privatkunden sowie der Verkauf von Leasingfahrzeugen
Online Retail	Vertrieb von Leasingangeboten an Privat- und Gewerbekunden über Online-Plattformen der Allane SE
Captive Leasing	Eine Leasingform, bei der der Hersteller (OEM) seine Produkte über die Allane SE an den Kunden verleast
Flottenmanagement	Flottenmanagementdienstleistungen und Vermittlung bzw. Verkauf von Kundenfahrzeugen

Leasingerlöse („Finanzrate“), sonstige Erlöse aus dem Leasinggeschäft und Flottenmanagementenerlöse werden

zusammen als „operativer Umsatz“ bezeichnet. Verkaufserlöse werden dabei nicht einbezogen.

Der operative Umsatz des Geschäftsbereichs Leasing setzt sich aus Leasingerlösen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten sowie sonstigen Erlösen aus dem Leasinggeschäft zusammen, darunter Erlöse für Servicekomponenten wie Reparaturen und Reifen sowie Erlöse aus Schadenabrechnungen und Franchisegebühren.

Die Verkaufserlöse setzen sich neben den Erlösen aus der Vermarktung von Leasingrückläufern aus Erlösen von Fremdfahrzeugen, Versicherungserlösen aus der Regulierung verunfallter Leasingrückläufer sowie aus, mit der Vermarktung verbundenen, Verkaufsprovisionen zusammen.

Der Geschäftsbereich Leasing vermarktet sein Leasingvermögen grundsätzlich selbst und weist daher sämtliche Verkaufsumsätze für Gebraucht-Leasingvermögen unter den Umsatzerlösen aus.

Im Geschäftsbereich Flottenmanagement setzen sich die Flottenmanagementenerlöse aus Erlösen für Servicekomponenten und vertraglich vereinbarten Servicegebühren

zusammen. Des Weiteren weist das Geschäftssegment Flottenmanagement Erlöse aus der Vermittlung bzw. der Vermarktung gebrauchter Kundenfahrzeuge aus.

Darüber hinaus sind in den Umsatzerlösen der Allane Mobility Group Entschädigungsleistungen von Dritten in Höhe von insgesamt 10.473 TEUR (2023: 5.594 TEUR) enthalten.

\4.2\ In den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von 8.874 TEUR (2023: 10.823 TEUR) sind Erträge aus Währungsumrechnungen von 1.600 TEUR (2023: 2.153 TEUR) enthalten. Den Erträgen aus Währungsumrechnungen stehen Aufwendungen gegenüber, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind (die Aufwendungen finden sich unter 4.7). Ferner enthält der Posten im Wesentlichen Erträge aus der Weiterberechnung von Kosten an Dritte in Höhe von 448 TEUR (2023: 296 TEUR), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.154 TEUR (2023: 2.748 TEUR) sowie Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von 3.492 TEUR (2023: 2.908 TEUR).

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

Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Leasinggegenständen ¹	249.772	237.714	5,1
Reparaturen, Wartung, Pflege, Aufbereitung	51.896	52.886	-1,9
Fahrzeugzulassungen und -abmeldungen	19.563	11.338	72,5
Versicherungen	6.639	5.782	14,8
Rückgabekosten	4.385	3.130	40,1
Transporte	3.427	3.148	8,9
Treibstoffe	416	54	>100
Fremdanmietungen	263	370	-29,0
Steuern und Abgaben	111	69	61,0
Rundfunkgebühren	27	7	>100
Übrige Aufwendungen	10.851	6.507	66,8
Gesamt Konzern	347.350	321.005	8,2

¹ Darin enthalten sind Abschreibungen auf zum Verkauf bestimmte Leasinggegenstände in Höhe von 0,1 Mio. Euro (Vj. Abschreibungen in Höhe von 1,0 Mio. Euro)

\4.4\ Die **Personalaufwendungen** erhöhten sich von 52.897 TEUR im Vorjahr auf 55.180 TEUR im Berichtsjahr, was auf gestiegene Löhne und Gehälter zurückzuführen ist. Darüber

hinaus sind auch die sozialen Abgaben leicht angestiegen. Diese betreffen im Wesentlichen Beiträge zur Rentenversicherung in Höhe von 3.383 TEUR (2023: 2.338 TEUR) im Rahmen der deutschen gesetzlichen Rentenversicherung.

Aufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne sind in Höhe von 81 TEUR (2023: 48 TEUR) enthalten.

Personalaufwand

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Löhne und Gehälter	46.876	44.829	4,6
Soziale Abgaben	8.305	8.068	2,9
Gesamt Konzern	55.180	52.897	4,3

Im Jahresmittel wurden beschäftigt:

Beschäftigte im Konzern

	2024	2023
Weibliche Beschäftigte	312	323
Männliche Beschäftigte	391	407
Gesamt Konzern	703	730

Auf den Geschäftsbereich Leasing entfallen davon 628 (2023: 664) Beschäftigte und auf den Geschäftsbereich Flottenmanagement 75 (2023: 66) Beschäftigte.

\4.5\ **Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung:** Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Erträge aus ausgebuchten Forderungen	817	708	15,5
Aufwendungen aus ausgebuchten Forderungen	-3.146	-2.218	41,8
Gesamt Konzern	-2.328	-1.509	54,3

\4.6\ Netto-Wertminderungsaufwendungen/-erträge von finanziellen Vermögenswerten in der Gewinn- und Verlustrechnung: Im Geschäftsjahr 2024 wurden folgende Gewinne und Verluste im Zusammenhang mit der Wertminderung finanzieller Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Wertaufholungen bei Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	221	180	22,9
Wertminderungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-971	-1.054	-7,9
Wertminderungen von Forderungen gegenüber nicht konsolidierten nahestehenden Unternehmen	-643	-649	-0,9
Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände	631	-551	<-100
Gesamt Konzern	-762	-2.074	-63,2

¹ In den Wertminderungen sonstiger Vermögensgegenstände sind im Wesentlichen Wertberichtigungen debitorischer Kreditoren enthalten

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

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
IT-Aufwendungen	12.871	11.571	11,2
Prüfungs-, Rechts- und Beratungskosten sowie Aufwendungen für Investor Relations	4.353	5.257	-17,2
Sonstige Personaldienstleistungen	2.352	3.066	-23,3
Aufwendungen für Gebäude	1.726	1.628	6,0
Sonstige Vertriebs- und Marketingaufwendungen	1.379	3.714	-62,9
Aufwendungen aus Währungsumrechnung	1.050	1.395	-24,7
Übrige Aufwendungen	4.838	4.945	-2,2
Gesamt Konzern	28.569	31.577	-9,5

In den Aufwendungen für Gebäude sind Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse in Höhe von 131 TEUR (2023: 134 TEUR) enthalten. Die gesamten Auszahlungen für Leasingverhältnisse als Leasingnehmer beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 3.612 TEUR (2023: 3.291 TEUR).

Im Konzernabschluss der Allane Mobility Group wurden für die Abschlussprüfung des Konzernabschlusses 2024 Honorare von 845 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Darin enthalten sind Honorare für Abschlussprüfungen der Tochtergesellschaften der Allane SE im Geschäftsjahr 2024, die für Prüfungsleistungen der Netzwerkgesellschaften von PwC („PricewaterhouseCoopers“) zurückgestellt wurden, in Höhe von 225 TEUR. Im Vorjahr wurden für die Abschlussprüfung des Konzernabschlusses 2023 Honorare von 656 TEUR als betrieblicher Aufwand erfasst. Für den Konzernabschluss sowie für den Einzelabschluss 2023 der Allane SE sind im Geschäftsjahr 2024 zusätzliche Honorare für die Abschlussprüfung in Höhe von 161 TEUR erfasst worden. Für Nichtprüfungsleistungen sind im Geschäftsjahr 2024 für die Zwischenprüfung und der Kapitalbestätigung zum Erhalt der ZAG-Lizenz für die Allane Mobility Consulting 47 TEUR angefallen.

Die IT-Aufwendungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr auf 12.871 TEUR (2023: 11.571 TEUR). In diesen sind Aufwendungen für den operativen Betrieb sowie die Modernisierung der IT-Infrastruktur, Applikationen und Software enthalten. Der Rückgang der Rechts- und Beratungskosten auf 4.353 TEUR resultierte im Wesentlichen aus geringeren Rechts- und Beratungskosten, während die Jahresabschlusskosten anstiegen.

\4.8\ Die Abschreibungen im Geschäftsjahr sind nachfolgend weiter erläutert:

Abschreibungen

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Leasingvermögen	311.583	178.546	74,5
Sachanlagevermögen	5.449	6.159	-11,5
Immaterielle Vermögenswerte	7.257	7.683	-5,5
Gesamt Konzern	324.289	192.388	68,6

Die Abschreibungen auf Leasingvermögen lagen 2024 mit 311.583 TEUR über dem Vorjahresniveau (2023: 178.546 TEUR). Dies ist im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr 2024 deutlich angestiegenen Bestand an Leasingvermögen zurückzuführen. In den Abschreibungen des

Leasingvermögens sind außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 53.134 TEUR (2023: 4.061 TEUR) sowie Zuschreibungen in Höhe von 683 TEUR (2023: 0 TEUR) enthalten. Die kumulierte außerplanmäßige Abschreibung beläuft sich zum 31. Dezember 2024 auf 62.838 TEUR (2023: 10.520 TEUR). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 426 TEUR auf 7.257 TEUR (2023: 7.508 TEUR). Neben planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 7.088 TEUR (2023: 6.709 TEUR) trugen außerplanmäßige Abschreibungen auf Eigenentwicklungen in Höhe von 169 TEUR (2023: 799 TEUR) infolge eingeschränkter Werthaltigkeit zu dieser Entwicklung.

\4.9\ Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr von -15.983 TEUR auf -47.020 TEUR. Dies ist im Wesentlichen auf die steigenden Refinanzierungskosten infolge eines erhöhten Finanzierungsbedarfs bei einem gleichzeitig anhaltend hohen Zinsniveau zurückzuführen. Der erhöhte Finanzierungsbedarf ist das Resultat eines stark wachsenden Leasingvertragsbestands. Die damit verbundenen Darlehensbeziehungen wurden insbesondere mit dem nahestehende Unternehmen Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach geschlossen. Zudem wurde das ABS-Programm im Berichtsjahr um 350 Mio. Euro erhöht. Die folgende Tabelle zeigt die Aufgliederung des Finanzergebnisses im Detail:

Finanzergebnis in TEUR	2024	2023
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	562	304
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge von nahestehenden Unternehmen	90	35
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-21.315	-1.622
Zinsen und ähnliche Aufwendungen an nahestehende Unternehmen	-26.072	-14.732
Sonstiges Finanzergebnis	-285	31
Gesamt Konzern	-47.020	-15.983

Die Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten als Leasingnehmer betragen im Geschäftsjahr 2024 807 TEUR (2023: 638 TEUR).

Das sonstige Finanzergebnis besteht aus Bewertungsgewinnen/-verlusten aus dem ineffektiven Teil der Derivate in Sicherungsbeziehungen.

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

Ertragsteuern (-) Erträge (+)
Aufwendungen

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Tatsächliche Ertragsteuern für den Berichtszeitraum	2.373	5.457	-56,5
Latente Steuern	-12.506	-1.676	<-100
Gesamt Konzern	-10.133	3.780	<-100

Der tatsächliche Steueraufwand von 2.373 TEUR (2023: 5.457 TEUR) enthält im Geschäftsjahr 2024 einen Steueraufwand für Vorjahre in Höhe von 537 TEUR (2023: 189 TEUR).

Die steuerliche Überleitungsrechnung erläutert den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand, der sich aus dem IFRS-Konzernergebnis (vor Ertragsteuern) durch Anwendung eines Ertragsteuersatzes von 26,4 % (2023: 26,4 %) ergibt. Der Ertragsteuersatz setzt sich aus 15 % (2023: 15 %) Körperschaftsteuer, 5,5 % (2023: 5,5 %) Solidaritätszuschlag sowie 10,5 % (2023: 10,5 %) Gewerbesteuer zusammen.

Steuerliche Überleitungsrechnung

in TEUR	2024	2023
IFRS-Konzernergebnis vor Ertragsteuern		12.634
Erwarteter tatsächlicher Ertragsteuerertrag (-)/ -aufwand (+)	-49.342	3.331
Abweichende ausländische Steuersätze	421	-2
Veränderung permanenter Differenzen	326	171
Veränderung in der Wertberichtigung	1.785	128
Nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	194	208
Steuerfreie Erträge	-	-4
Periodenfremde Ertragsteuern (tatsächlich und latent)	537	189
Auswirkung von Steuersatzänderungen	61	156
Sonstige Effekte	-423	-397
Ausgewiesener Steueraufwand	-10.133	3.780

Die erfolgsneutralen latenten Steuern betragen zum 31. Dezember 2024 insgesamt 1.687 TEUR aktiv (2023: 662 TEUR passiv). Die Veränderung zum Vorjahr beträgt 2.349 TEUR (2023: -1.449 TEUR).

Die Entwicklung der latenten Steuern in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung stellt sich wie folgt dar:

Latente Steuern

in TEUR	2024	2023
Aus temporären Differenzen	4.136	-1.580
Aus Verlustvorträgen	-16.642	-96
Gesamt Konzern	-12.506	-1.676

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

Latente Steuern

in TEUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Leasingvermögen	802	605	12.687	32.839
Forderungen	-	46	2.548	776
Sonstige Vermögenswerte	1.726	19	12.607	6.660
Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.756	10.308	17.631	3.111
Steuerliche Verlustvorträge	17.383	741	-	-
	28.667	11.719	45.473	43.386
Saldierung	-26.523	-10.989	-26.523	-10.989
Gesamt Konzern	2.144	730	18.950	32.397

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

Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 83.555 TEUR (2023: 10.711 TEUR) wurden auf 17.408 TEUR (2023: 7.696 TEUR) und von den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von 71.080 TEUR (2023: 7.643 TEUR) wurden auf 5.555 TEUR (2023: 4.816 TEUR) keine aktiven latenten Steuern angesetzt. Die Verlustvorträge, für die aktive latente Steuern angesetzt wurden, werden erwartungsgemäß innerhalb des Planungszeitraums von fünf Jahren genutzt. Die Verluste können grundsätzlich auf unbestimmte Zeit vorgetragen werden.

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

Im Geschäftsjahr bestanden keine abzugsfähigen temporären Differenzen, auf die keine latenten Steuern angesetzt wurden (2023: 0 TEUR).

Die bei ihrer Realisierung steuerbaren temporären Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen des Konzerns, für die in den dargestellten Berichtsperioden keine latenten Steuerschulden bilanziert wurden, belaufen sich auf insgesamt 6.172 TEUR (2023: 1.573 TEUR).

\4.11\ Im Geschäftsjahr 2024 wurde das Konzernergebnis durch die außerplanmäßigen Abschreibungen stark belastet, sodass sich ein **Konzernfehlbetrag** von -39.208 TEUR (2023: Konzernüberschuss 8.853 TEUR) ergibt. Ergebnisanteile anderer Gesellschafter sind wie im Vorjahr nicht zu berücksichtigen.

Im vergangenen Jahr wurde eine Dividende von 0,09 Euro pro Stammaktie ausgeschüttet. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme an die Aktionäre von 1.855 TEUR. Diese wurde im Geschäftsjahr 2024 erfasst.

Für das Geschäftsjahr 2024 weist die Allane SE im Jahresabschluss einen Bilanzverlust in Höhe von -85,1 Mio. Euro aus. Dem Bilanzverlust stehen Gewinnrücklagen in Höhe von 12,6 Mio. Euro gegenüber, die auch bei vollständiger Auflösung zu keinem Bilanzgewinn führen könnten. Die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2024 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag (2023: 0,09 EUR) durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen.

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

Ergebnis je Aktie

		2024	2023
Konzernergebnis	in TEUR	-39.208	8.853
Den Gesellschaftern der Allane SE zustehendes Konzernergebnis	in TEUR	-39.208	8.853
Anzahl der Aktien – gewichtet		20.611.593	20.611.593
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	in Euro	-1,90	0,43

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich aus der Division des Ergebnisanteils nach Steuern der Gesellschafter des Mutterunternehmens durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des Geschäftsjahrs im Umlauf befindlichen Aktien. Das verwässerte Ergebnis je Aktie wird unter der Annahme berechnet, dass alle verwässernden Instrumente in Stammaktien umgewandelt werden.

Im Geschäftsjahr 2024 waren keine Finanzinstrumente ausstehend, die Verwässerungseffekte verursachen könnten. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht damit dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

4.2 Bilanz

Aktiva

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

Anlagenspiegel

in TEUR	01.01.2024	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Umbuchungen	31.12.2024
		Kursdifferenzen	Zugänge	Abgänge		
Geschäfts- oder Firmenwert	4.308	-	-	-	-	4.308
Erworben Software	9.642	-	-	-	-	9.642
Selbsterstellte Software	26.985	-	-	-	1.629	28.614
Software in Erstellung ¹	3.826	-	6.333	967	-1.629	7.563
Anzahlung auf erworbene Software	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte¹	40.454	-	6.333	967	-	45.820
Nutzungsrechte	40.831	-25	6.013	-	-	46.820
Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.521	-12	2.139	3.040	519	14.127
Sachanlagevermögen	55.352	-36	8.152	3.040	519	60.947
Leasingvermögen	1.619.424	-1.120	1.244.122	400.171	-519	2.460.976
Summe	1.719.537	-1.157	1.257.847	404.178	-	2.572.051

¹ Darin enthalten sind Abgänge in Höhe von 798 TEUR für im Vorjahr aktivierte Herstellungskosten, welche sich im Geschäftsjahr 2024 als nicht aktivierungsfähig erwiesen haben

Anlagenspiegel

in TEUR	1.1.2023	Anschaffungs- und Herstellungskosten			Umbuchungen	31.12.2023
		Kursdifferenzen	Zugänge	Abgänge		
Geschäfts- oder Firmenwert	4.308	-	-	-	-	4.308
Erworben Software	9.598	-	44	-	-	9.642
Selbsterstellte Software	23.155	-	-	2.624	6.455	26.985
Software in Erstellung	2.499	-	8.581	-	-6.455	3.826
Anzahlung auf erworbene Software	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte	35.252	-	8.625	3.423	-	40.454
Nutzungsrechte	30.490	91	10.251	-	-	40.831
Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.981	43	5.147	3.848	198	14.521
Sachanlagevermögen	43.471	133	15.398	3.848	198	55.352
Leasingvermögen	1.197.879	4.525	812.720	395.503	-198	1.619.424
Summe	1.281.669	4.658	836.743	402.775	-	1.719.537

Anlagenspiegel

in TEUR	Abschreibungen					Buchwerte		
	01.01.2024	Kursdiff.	Abschreib. im Geschäftsjahr	Abgänge	Umbuch- ungen	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
Geschäfts- oder Firmenwert¹	174	-	-	-	-	174	4.134	4.134
Erworbene Software ²	6.311	-	1.195	-	-	7.506	2.136	3.331
Selbsterstellte Software ²	13.548	-	5.893	-	-	19.441	9.173	13.438
Software in Erstellung ²	-	-	169	169	-	-	7.563	3.826
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte²	19.859	-	7.257	169	-	26.947	18.873	20.595
Nutzungsrechte ³	12.163	-9	3.355	-	-	15.509	31.311	28.668
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	5.985	-4	2.094	1.729	135	6.481	7.647	8.537
Sachanlagevermögen³	18.148	-13	5.449	1.729	135	21.990	38.958	37.204
Leasingvermögen⁴	212.980	-371	311.583	177.491	-135	346.566	2.114.410	1.406.444
Summe	251.161	-384	324.289	179.388	-	395.677	2.176.373	1.468.376

¹ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 TEUR (2023: 174 TEUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 TEUR (2023: 0 TEUR) enthalten

² In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 169 TEUR (2023: 799 TEUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 TEUR (2023: 0 TEUR) enthalten

³ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 TEUR (2023: 0 TEUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 TEUR (2023: 0 TEUR) enthalten

⁴ In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 53.134 TEUR (2023: 4.061 TEUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 683 TEUR (2023: 1.701 TEUR) enthalten

Anlagenspiegel

in TEUR	Abschreibungen					Buchwerte		
	1.1.2023	Kurs- differenzen	Abschreib. im Geschäfts- jahr	Abgänge	Umbuch- ungen	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfts- oder Firmenwert¹	-	-	174	-	-	174	4.134	4.308
Erworbene Software ²	5.042	-	1.269	-	-	6.311	3.331	4.556
Selbsterstellte Software ²	10.732	-	5.440	2.624	-	13.548	13.438	12.423
Software in Erstellung ²	-	-	799	799	-	-	3.826	2.499
Anzahlung auf erworbene Software ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Immaterielle Vermögenswerte²	15.774	-	7.508	3.423	-	19.859	20.595	19.478
Nutzungsrechte ³	9.113	39	3.012	-	-	12.163	28.668	21.377
Betriebs- und Geschäftsausstattung ³	5.313	20	3.147	2.510	15	5.985	8.537	6.911
Sachanlagevermögen³	14.426	59	6.159	2.510	15	18.148	37.204	29.045
Leasingvermögen⁴	205.447	1.277	178.546	172.275	-15	212.980	1.406.444	993.192
Summe	235.647	1.335	192.388	178.209	-	251.161	1.468.376	1.046.023

Lang- und kurzfristige Vermögenswerte

\4.13\ Der **Geschäfts- oder Firmenwert** in Höhe von 4.134 TEUR (2023: 4.134 TEUR) resultiert aus der Einbeziehung der 2016 erworbenen Gesellschaften autohaus24 GmbH, Pullach und der im Geschäftsjahr 2019 einbezogenen Gesellschaft Flottenmeister GmbH, Pullach, die im Geschäftsjahr 2020 mit der Allane Mobility Consulting GmbH verschmolzen wurde. Im Geschäftsjahr 2020 wurden wesentliche Teile des Geschäftsbetriebs der S.L. Car Sales GmbH, Garching, einschließlich zugehöriger Vermögensgegenstände und Verträge, übernommen. Der Rückgang des Geschäfts- und Firmenwerts um 174 TEUR im Geschäftsjahr 2023 resultiert aus einer vollständigen Wertberichtigung des Geschäfts- oder Firmenwerts aus dem Erwerb der Allane Mobility Consulting AG, Schweiz. Diese erfolgte im Zuge eines Werthaltigkeitstests aufgrund der Beendigung von Kundenbeziehungen.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf den Geschäfts- oder Firmenwert vorgenommen (2023: 174 TEUR).

\4.14\ Die **immateriellen Vermögenswerte** beinhalten selbsterstellte Software in Höhe von 9.173 TEUR (2023: 13.438 TEUR) sowie erworbene Software in Höhe von 2.136 TEUR (2023: 3.331 TEUR). Ferner enthält der Posten Software in Erstellung über 7.563 TEUR (2023: 3.826 TEUR).

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 7.257 TEUR (2023: 7.508 TEUR) beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 169 TEUR (2023: 799 TEUR) aufgrund fehlender Werthaltigkeit.

\4.15\ Im **Sachanlagevermögen** werden die Betriebs- und Geschäftsausstattung (hauptsächlich Dienstwagen, EDV-Anlagen, Einrichtungsgegenstände und Geschäftsausstattung) mit einem Wert von 7.647 TEUR (2023: 8.537 TEUR), sowie Nutzungsrechte (im Wesentlichen Immobilien) in Höhe von 31.311 TEUR (2023: 28.668 TEUR) ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden bestehende Mietverträge für ausgewählte Gebrauchtwagenvermarktungsstandorte vorzeitig verlängert. Gleichzeitig erhöhten sich die Nutzungsrechte durch den geplanten Wechsel des Geschäftssitzes nach Garching zur Jahresmitte 2025.

In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 5.449 TEUR (2023: 6.159 TEUR) waren keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagevermögen der Allane Mobility Group enthalten (2023: 0 TEUR).

\4.16\ Die Position **Leasingvermögen** erhöhte sich auf 2.115.273 TEUR (2023: 1.406.444 TEUR). Der Konzern verleast als Leasinggeber Fahrzeuge verschiedener Marken überwiegend im Rahmen von Full-Service-Leasingverträgen. Die künftigen Leasingzahlungen aus Operate Lease-Verträgen verteilen sich auf die folgenden Jahre wie folgt:

Operate Lease-Verträge in TEUR	31.12.2024	31.12.2023
2024		221.802
2025	378.237	169.185
2026	368.354	108.394
2027	334.474	42.411
2028	199.276	523
2029	27.150	33
2030 und später	614	0
	1.308.106	542.348

Die ausgewiesenen Beträge umfassen ausschließlich den Anteil der sogenannten Finanzrate. Die Verträge mit fester Laufzeit enthalten in der Regel Vereinbarungen zur Laufleistung der Fahrzeuge. Die im Ergebnis erfassten bedingten Mietzahlungen belaufen sich im Berichtsjahr auf -1.278 TEUR (2023: -1.607 TEUR). Darüber hinaus werden kalkulierte Restwerte am Leasingvertragsende in Höhe von 85.107 TEUR (2023: 101.600 TEUR) erwartet, für die Rücknahmevereinbarungen bestehen und weitere kalkulierte Restwerte am Leasingvertragsende in Höhe von 1.496.432 TEUR (2023: 895.213 TEUR), für die keine Rücknahmevereinbarungen bestehen. Die Abschreibungen im Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 311.582 TEUR (2023: 178.546 TEUR) beinhalten außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen in Höhe von 53.134 TEUR (2023: 4.061 TEUR) sowie Zuschreibungen in Höhe von 683 TEUR (2023: 1.701 TEUR).

Zur Besicherung von Finanzverbindlichkeiten wurde zum Stichtag 31. Dezember 2024 Leasingvermögen in Höhe von 44.625 TEUR (2023: 38.626 TEUR) sicherungsübereignet. Zudem wurde im Rahmen der ABS-Transaktion Leasingvermögen in Höhe von 1.199.008 TEUR (2023: 343.877 TEUR) als Sicherheit übereignet.

Zum 31. Dezember 2024 hatte die Allane Mobility Group als Leasinggeber einen kleinen Teil ihres Leasingvermögen in Höhe von 578 TEUR im Rahmen von Operate Sale and Leaseback-Verträgen bilanziert.

\4.17\ Die **Vorräte** bestehen zum überwiegenden Teil aus zum Verkauf bestimmten Leasinggegenständen und belaufen sich auf 36.650 TEUR (2023: 44.451 TEUR).

\4.18\ Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** resultierten nahezu ausschließlich aus abgerechneten Leistungen im Leasing- und Flottenmanagementgeschäft sowie aus Fahrzeuglieferungen. Dabei wurden Wertberichtigungen für erwartete Kreditausfälle wurden berücksichtigt.

\4.19\ Die **Forderungen gegen nahestehende Unternehmen** in Höhe von 55.969 TEUR (2023: 4.204 TEUR) bestehen im Wesentlichen aus Service Provisionen für die Vermittlung von Fahrzeugen gegenüber der Hyundai Motor Deutschland GmbH. Eine detaillierte Übersicht darüber ist im Kapitel 5.3 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ zu finden.

\4.20\ Die **sonstigen Forderungen und Vermögenswerte** setzen sich wie folgt zusammen:

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

in TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Forderungen aus		
Finanzierungsleasing	6.559	1.849
Zinsswaps	601	2.934
Übrige Vermögenswerte	9.175	7.157
Nicht-finanzielle sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
Sonstige Steuerrückforderungen	18.497	26.839
Versicherungsansprüche	10.291	8.498
Rechnungsabgrenzungsposten	4.682	4.456
Gesamt Konzern	49.805	51.733
davon kurzfristig	43.980	47.774
davon langfristig	5.825	3.959

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing resultieren aus mit Kunden abgeschlossenen Leasingverträgen, die als Finance Lease qualifiziert sind. Der den Leasingverhältnissen zugrunde liegende Zinssatz wird bei Vertragsabschluss für die gesamte Laufzeit festgelegt. Einige Verträge beinhalten Andienungsrechte des Konzerns als Leasinggeber. Die vorgenommenen anteiligen Wertberichtigungen für Forderungen aus Finanzierungsleasing betragen insgesamt 0,0 Mio. Euro (2023: 0,0 Mio. Euro).

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

Finance Lease-Verträge

in TEUR	31.12.2024	31.12.2023
2024		1.034
2025	1.838	562
2026	3.622	170
2027	1.108	176
2028	836	129
2029	58	0
2030 und später	0	0
	7.461	2.072

Die übrigen Vermögenswerte in Höhe von 9.175 TEUR (2023: 7.157 TEUR) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen gegenüber Lieferanten und Dienstleistern aus Mengenboni.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 4.682 TEUR (2023: 4.456 TEUR) besteht im Wesentlichen aus geleisteten Vorauszahlungen für zukünftige Lizenzen und sonstige Dienstleistungen, Vorauszahlungen für produktbezogene Versicherungen und Kraftfahrzeugsteuern sowie geleistete Bonuszahlungen an Kunden, die sich auf den gesamten Zeitraum des Leasingvertrags beziehen.

\4.21\ Die Position **Bankguthaben** in Höhe von 8.077 TEUR (2023: 5.187 TEUR) umfasst kurzfristige Einlagen bei Kreditinstituten mit Laufzeiten von unter einem Monat. Zum 31. Dezember 2024 wurden Kontokorrentkredite in Höhe von 706 TEUR (2023: 0 TEUR) in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2024 entspricht das Bankguthaben abzüglich des Kontokorrentkredites dem Finanzmittelbestand gemäß der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Passiva

Eigenkapital

Das Eigenkapital der Allane Mobility Group hat sich gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 189.327 TEUR reduziert. (2023: 238.189 TEUR). Das darin enthaltene gezeichnete Kapital der Allane SE betrug unverändert 20.612 TEUR.

\4.22\ Gezeichnetes Kapital der Allane SE

Grundkapital

	Stück- aktien	Nominalwert in Euro 31.12.2024	Stückaktien	Nominalwert in Euro 31.12.2023
Stamm- aktien	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593
Gesamt	20.611.593	20.611.593	20.611.593	20.611.593

Das gezeichnete Kapital der Allane SE zum 31. Dezember 2024 beträgt insgesamt 20.611.593,00 Euro und ist in 20.611.593 auf den Inhaber lautende Stammaktien eingeteilt. Bei den Aktien der Gesellschaft handelt es sich um nennwertlose Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am gezeichneten Kapital von 1,00 Euro je Aktie. Die Aktien sind voll eingezahlt. Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich im Einzelnen aus den Regelungen des AktG, insbesondere aus den §§12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG.

Bedingtes Kapital

Das Grundkapital der Gesellschaft ist gemäß § 4 Absatz 4 der Satzung durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 2016 um insgesamt bis zu 4.122.318,00 Euro bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2016). Das Bedingte Kapital 2016 dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen. 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 insoweit, wie Bezugsrechte im Rahmen des Aktienprogramms 2017 ausgegeben werden und die Inhaber der Bezugsrechte von ihrem Ausübungsrecht Gebrauch machen. Einzelheiten ergeben sich aus der vorstehenden Satzungsbestimmung.

\4.23\ Gewinnrücklagen

Gewinnrücklagen

in TEUR	2024	2023
Stand 01.01.	12.979	11.045
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	1.443
Stand 31.12.	12.979	12.979

\4.23\ Rücklage für Währungsumrechnung

Rücklage für Währungsumrechnung

in TEUR	2024	2023
Stand 01.01.	4.181	3.347
Differenzen aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen	-319	841
Stand 31.12.	3.862	4.189

\4.23\ Sonstiges Eigenkapital

Sonstiges Eigenkapital

in TEUR	2024	2023
Stand 01.01.	63.077	56.535
Konzernergebnis	-39.208	8.853
Dividendenzahlung	-1.855	-1.855
Sonstiges Ergebnis	10	35
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-	-1.443
Stand 31.12.	22.024	63.077

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

\4.24\ Die **Anteile anderer Gesellschafter** betreffen das gezeichnete Kapital der Isar Valley S.A., Luxemburg, an der die Allane Mobility Group keine Kapitalanteile hält. Die Anteile anderer Gesellschafter reduzierte sich im Geschäftsjahr deutlich von 2.287 TEUR auf -6.073 TEUR, bedingt durch den effektiven Teil der Hedge-Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

\4.25\ Die **Pensionsrückstellungen** belaufen sich zum 31.12.2024 auf 128 TEUR (2023: 142 TEUR).

Die Altersversorgung innerhalb der Allane Mobility Group erfolgt im Wesentlichen über beitragsorientierten Pensions-

pläne im Rahmen der gesetzlichen Rentenversicherung. In der Schweiz sind Arbeitgeber verpflichtet, im Rahmen der beruflichen Vorsorge Leistungen zum Schutz vor den wirtschaftlichen Risiken Alter, Tod und Invalidität für anspruchsberechtigte Mitarbeiter bereitzustellen. Daher bietet die Allane Mobility Group ihren Mitarbeitern in der Schweiz fondfinanzierte, leistungsorientierte Pensionspläne an, die von einer externen Pensionskasse verwaltet werden. Die Pensionskasse ist für die Anlagepolitik und Verwaltung des Planvermögens, Änderungen der Planbedingungen sowie die Festlegung der Beiträge zur Finanzierung der Leistungen verantwortlich. Im Falle einer Unterdeckung kann die Versorgungseinrichtung zusätzliche Beiträge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern erheben.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten.

Den Gutachten liegen folgende Annahmen zugrunde:

Versicherungsmathematische Annahmen

in %	2024	2023
Abzinsungssatz	0,95	1,50
Erwartete Gehaltssteigerungen	1,50	1,50
Erwartete Rentensteigerungen	-	-
Sterbetafel	BVG 2020 GT	BVG 2020 GT

Die leistungsorientierten Pensionspläne entwickelten sich 2024 wie folgt:

Entwicklung der leistungsorientierten Pensionspläne

in TEUR	Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen		Beizulegender Zeitwert des Planvermögens		Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Verpflichtungen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Stand 01.01.	1.367	1.484	1.225	1.375	142	108
Einstellung für Vorjahre	-	-	-	-	-	-
Laufende Dienstzeitaufwendungen	81	48	-	-	81	48
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Planabgeltungen	-1	-1	-	-	-1	-1
Zinsergebnis aus leistungsorientierten Verpflichtungen	19	21	18	21	1	-0
In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Aufwendungen	99	68	18	21	81	47
Gewinn/Verlust aus Planvermögen	-	-	102	20	-102	-20
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	89	149	-	-	89	149
Erfahrungsbedingte Gewinne/Verluste	23	77	-	-	23	77
Veränderung von demografischen Annahmen	-	-	-	-	-	-
Veränderung von finanziellen Annahmen	67	72	-	-	67	72
Im Sonstigen Ergebnis erfasste Neubewertungen aus leistungsorientierten Verpflichtungen	89	149	102	20	-12	129
Arbeitgeberbeiträge	-	-	80	65	-80	-65
Beiträge begünstigter Arbeitnehmer	80	65	80	65	-	-
Leistungszahlungen	-141	278	-141	278	-	-
Unterschied aus der Währungsumrechnung	-20	-676	-18	-599	-2	-77
Sonstige Überleitungspositionen	-82	-333	1	-192	-82	-142
Stand 31.12.	1.474	1.367	1.346	1.225	128	142

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit des Barwerts von leistungsorientierten Verpflichtungen betrug rund 17 Jahre

(2023: 16 Jahre). Die für das Geschäftsjahr 2024 erwarteten Arbeitgeberbeiträge für leistungsorientierte Verpflichtungen beliefen sich auf 87 TEUR.

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

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

Sensitivität der leistungsorientierten Verpflichtungen

in TEUR	Veränderung des Barwertes	2024	2023
Abzinsungssatz	+0,25 Prozentpunkte	-61	-22
Abzinsungssatz	-0,25 Prozentpunkte	66	28
Erwartete Gehaltssteigerungen	+0,5 Prozentpunkte	4	2
Erwartete Gehaltssteigerungen	-0,5 Prozentpunkte	-8	-4
Erwartete Rentensteigerungen	+0,25 Prozentpunkte	20	14
Erwartete Rentensteigerungen	-0,25 Prozentpunkte	-19	-13
Lebenserwartung	-1 Jahr	-13	-9
Lebenserwartung	+1 Jahr	15	10

Sensitivitätsanalyse

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

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

\4.26\ Die im Geschäftsjahr 2024 unter den **sonstigen Rückstellungen** ausgewiesenen Verpflichtungen sind in Höhe von 4.396 TEUR voraussichtlich innerhalb eines Jahres fällig und in Höhe von 226 TEUR voraussichtlich nach fünf Jahren fällig. Die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für den Personalbereich, Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten aus Leasingverträgen und Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen.

Sonstige

Rückstellungen

in TEUR	Personal	Übrige	Gesamt
Stand 01.01.	3.408	630	4.038
Zuführung	3.196	373	3.569
Veränderungen des Konsolidierungskreises	0	-	0
Auflösung	-474	-10	-483
Inanspruchnahme	-2.105	-395	-2.499
Wechselkursdifferenzen	-3	-	-3
Stand 31.12.	4.023	599	4.622
Langfristig	-	226	226
Kurzfristig	4.023	373	4.396

\4.27\ Die **Finanzverbindlichkeiten** beinhalten Verbindlichkeiten aus Bankdarlehen, Verbindlichkeiten aus einem ABS-Programm und Finanzierungen mit sonstigen Finanzierungspartnern zur Refinanzierung der Leasingflotte.

Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit 1 - 5 Jahre		Restlaufzeit über 5 Jahre	
	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	301.834	246.349	1.625.883	893.884	-	-
Leasingverbindlichkeiten	2.767	2.849	9.396	8.610	20.703	18.215
Übrige Finanzverbindlichkeiten	12.246	7.020	-	-	-	-
Gesamt Konzern	316.846	256.219	1.635.279	902.494	20.703	18.215

Die Refinanzierung erfolgte insbesondere durch Kreditlinien von der Santander Consumer Bank AG und ein ABS Programm.

Die zum 31. Dezember 2024 ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Restlaufzeiten von einem bis fünf Jahren enthalten Inanspruchnahmen der Santander Consumer Bank AG in Höhe von 900 Mio. Euro. Die revolving Darlehensaufnahme bei der Santander Consumer Bank AG erfolgt auf Basis eines auf unbestimmte Zeit geschlossenen „Credit Facility Agreements“, das im Geschäftsjahr 2020 abgeschlossen wurde. Die Vereinbarung enthält eine „Change of Control“ Klausel, die der Darlehensgeberin das Recht einräumt, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten im Falle eines Kontrollwechsels unverzüglich fällig zu stellen. Ergänzend hierzu hat die Allane Mobility Group ein ABS-Programm zur Refinanzierung von Leasingverträgen aufgesetzt, das ein Finanzierungsvolumen von maximal 1.050 Mio. Euro umfasst (Inanspruchnahme zum 31. Dezember 2024: 945 Mio. Euro). Aus dem Programm resultieren variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten, die auf Basis eines Tilgungsplanes gemäß der Leasingvertragsstruktur zurückbezahlt werden.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr, beinhalten im Geschäftsjahr 2024 zu gleichen Teilen variabel verzinsliche, kurzfristige Kreditaufnahmen im Rahmen der dem Konzern zur Verfügung stehenden Kreditlinien sowie den kurzfristig fälligen Anteil der Verbindlichkeiten aus dem ABS-Programm.

Die Bankverbindlichkeiten sind teilweise durch Sicherungsübereignung von Vermögenswerten besichert.

Die übrigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen.

Die Entwicklung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten wird im Folgenden dargestellt:

Entwicklung der Finanzverbindlichkeiten

in TEUR	2024	2023
Stand 01.01.	1.176.928	807.838
Zahlungswirksame Veränderungen	741.919	342.681
davon Zinszahlungen	-42.013	-10.969
Sonstige nicht-zahlungswirksame Änderungen	53.275	26.409
davon Zinsaufwendungen (+) / -erträge (-)	47.238	16.065
davon Leasingverbindlichkeiten	6.037	10.344
Veränderung Kontokorrentkredite (Finanzmittelbestand)	706	-
Stand 31.12.	1.972.828	1.176.928

\4.28\ Die **Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen** betreffen im Wesentlichen laufende Verrechnungen mit verbundenen Unternehmen der Allane SE, die nicht in den Konzernabschluss der Allane Mobility Group einbezogen wurden. Eine detaillierte Übersicht darüber ist im Kapitel 5.3 „Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“ zu finden.

\4.29\ Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** umfassen kurzfristig fällige Verpflichtungen aus Lieferungen an den Konzern insbesondere von Fahrzeugen für die Leasingflotte und sonstige in Anspruch genommene Leistungen im Rahmen des Geschäftsbetriebs.

\4.30\ Die **sonstigen Verbindlichkeiten** gliedern sich wie folgt:

Sonstige

Verbindlichkeiten

in TEUR	31.12.2024	31.12.2023
Finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Zinsswaps	8.670	-
Übrige Verbindlichkeiten	21.499	11.813
Nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten		
Rechnungsabgrenzungsposten	81.023	67.411
Lohnverbindlichkeiten	305	291
Steuerverbindlichkeiten	671	904
Übrige Verbindlichkeiten	-	-
Gesamt Konzern	112.168	80.419
davon kurzfristig	58.600	40.356
davon langfristig	53.568	40.063

Die übrigen sonstigen Verbindlichkeiten enthalten neben den Verbindlichkeiten aus Kundenkonditionen in Höhe von 4.699 TEUR (2023: 4.476 TEUR) im Wesentlichen sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 11.223 TEUR (2023: 0 TEUR). Die sonstigen Verbindlichkeiten bestehen im Geschäftsjahr 2024 überwiegend aus bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen aus dem Segment Captive Leasing. Die Rechnungsabgrenzungsposten bestehen überwiegend aus Ertragsabgrenzungen für vorab geleistete Mietsonderzahlungen von Leasingnehmern. Die Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietsonderzahlungen sind in Höhe von - 36.626 TEUR (2023: 27.937 TEUR) kurzfristig mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr und in Höhe von 44.394 TEUR (2023: 39.474 TEUR) langfristig mit einer Restlaufzeit von ein bis fünf Jahren.

\4.31\ Die **Vertragsverbindlichkeiten** enthalten Anzahlungen für Full-Service-Dienstleistungen, die pauschal und gleichbleibend mit dem Kunden abgerechnet werden, bis die konkrete Full-Service-Dienstleistung erbracht wird. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen mit der tatsächlichen Erbringung der Full-Service-Dienstleistung. Je später die Leistung während der Vertragslaufzeit erbracht wird, desto höher fällt die Vertragsverbindlichkeit. Der zum 31. Dezember 2023 in den Vertragsverbindlichkeiten enthaltene Betrag von 7.728 TEUR wurde im Geschäftsjahr 2024 als Umsatzerlöse erfasst. Insgesamt beliefen sich die Vertragsverbindlichkeiten im Geschäftsjahr 2023 auf 20.140 TEUR (2022: 10.928 TEUR).

4.3 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle stellt die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte der einzelnen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für jede einzelne Kategorie von

Finanzinstrumenten dar. Die beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht regelmäßig zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, bei denen der beizulegende Zeitwert jedoch anzugeben ist, sind in der nachfolgenden Tabelle den Bewertungsstufen der Fair Value Hierarchie gemäß IFRS 13 zugeordnet.

Finanzinstrumente

in TEUR	Bewertungs- kategorie ¹	BMG ² des beizulegen- den Zeitwerts	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
			31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Vermögenswerte						
Finanzanlagen	FVTPL	Level 3	28	28	28	28
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		5.115	929	5.181	924
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	601	2.934	601	2.934
Sonstige Forderungen	AC		109	97	109	97
Gesamt			5.853	3.987	5.919	3.982
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzierungsleasing	IFRS 16		1.444	921	1.457	921
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	AC		105.182	98.396	105.182	98.396
Forderungen gegen nahestehenden Unternehmen	AC		61.190	4.204	61.190	4.204
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	401	-	401	-
Sonstige Forderungen	AC		8.665	7.060	8.665	7.060
Gesamt			177.283	110.581	177.296	110.581
Langfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC		1.625.883	893.884	1.607.288	866.509
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		30.099	26.825	30.099	26.825
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	1.155	-	1.155	-
Zinsderivate	FVTPL	Level 2	8.670	-	8.670	-
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		500	588	500	588
Gesamt			1.666.306	921.297	1.647.712	893.922
Kurzfristige Verbindlichkeiten						
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	AC		301.834	246.349	324.888	254.928
Leasingverbindlichkeiten	IFRS 16		2.767	2.849	2.767	2.849
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	AC		11.053	56	11.053	56
Währungsderivate	FVTPL	Level 2	-	1.359	-	1.359
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	AC		12.246	7.020	12.246	7.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	AC		102.296	116.300	102.296	116.300
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	AC		57.625	37.803	57.625	37.803
Gesamt			487.820	411.737	510.874	420.315

¹ FVTPL - Fair value through profit or loss, AC - At amortized cost;² BMG - Bemessungsgrundlage

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

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

Umgruppierungen zwischen den einzelnen Bewertungsstufen pro Kategorie haben nicht stattgefunden.

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

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

Die beizulegenden Zeitwerte der unter den Vermögenswerten ausgewiesenen Forderungen aus Finanzierungsleasing und der unter den Verbindlichkeiten ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstigen Finanzierungspartnern wurden als Barwerte der zukünftig erwarteten Zahlungsströme ermittelt. Zur Diskontierung wurden marktübliche, auf die jeweiligen Fristigkeiten bezogene Zinssätze zwischen 3,0 % p.a. und 3,5 % p.a. (2023: zwischen 3,7 % p.a. und 4,0 % p.a.) verwendet.

Forderungen aus Finanzierungsleasing sowie Leasingverbindlichkeiten sind gemäß IFRS 16 bewertet.

Die Finanzanlagen sind der Bewertungskategorie FVTPL („Fair Value Through Profit and Loss“) zugeordnet und werden auf Basis des Net Asset Value bewertet. Die Nettoverluste aus der erfolgswirksamen Fair Value Bewertung der Beteiligungen betragen 0 TEUR (2023: 0 TEUR). Es besteht

derzeit keine Veräußerungsabsicht bezüglich der Beteiligungen.

Die Nettoerträge für finanzielle Vermögenswerte der Bewertungskategorie AC („at amortized cost“; zu fortgeführten Anschaffungskosten) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 817 TEUR (2023: 708 TEUR) und beziehen sich auf Erträge aus Einzahlungen für ausgebuchte Forderungen.

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

Die Gesamtzinserträge für finanzielle Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, beliefen sich im Geschäftsjahr auf 652 TEUR (2023: 338 TEUR). Darin enthalten sind Zinserträge aus Finanzierungsleasing in Höhe von 398 TEUR (2023: 162 TEUR).

Die Gesamtzinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, betragen im Geschäftsjahr 2024 47.387 TEUR (2023: 16.354 TEUR). Darin enthalten sind 0 TEUR (2023: 0 TEUR) Zinsaufwand aus den Zahlungen der in einer Sicherungsbeziehung stehenden Zinsderivate.

Die Folgebewertung der Zins- und Währungsderivate wird zum beizulegenden Zeitwert (Level-2-Bewertung) vorgenommen. Es bestanden Vermögenswerte aus Zins- und Währungsderivaten zum Bilanzstichtag in Höhe von 1.002 TEUR (2023: 2.934 TEUR), wovon 401 TEUR (0 TEUR) in keiner bilanziellen Cashflow-Hedge-Sicherungsbeziehung standen. Es bestanden zum Bilanzstichtag finanziellen Verbindlichkeiten aus Zinsderivaten in Höhe von 8.670 TEUR (2023: 0 TEUR). Insgesamt wurden zur Absicherung eines Volumens von 944 Mio. Euro (2023: 333 Mio. Euro) Zinsderivate zu Festzinssätzen zwischen -0,6% und 3,0% mit einer Restlaufzeit von bis zu fünf Jahren (2023: drei Jahren) abgeschlossen (2023: zwischen -0,6% und 0,0%), wovon 944 Mio. Euro (2023: 111 Mio. Euro) in eine bilanzielle Cashflow-Hedge-Sicherungsbeziehung gemäß IFRS 9 eingebracht wurden. Der variable Zins basiert auf dem 1-Monats-Euribor.

Zum 31. Dezember 2024 hält die Gesellschaft Zinsderivate zur Absicherung von Zinszahlungsströmen („Zinsrisiko“). Im

Folgenden ist dargestellt, wie die Sicherungsinstrumente die Höhe, den Zeitpunkt und die Unsicherheit zukünftiger Zahlungsströme beeinflussen sowie die Auswirkungen der

Bilanzierung von Sicherungsinstrumenten auf den Abschluss.

Zeitliches Profil

in TEUR	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2026	31.12.2027	31.12.2028	31.12.2029
Nominalbetrag des Sicherungsinstruments	944.602	795.883	582.537	252.457	17.888	77
Durchschnitt des fixierten Zinssatzes	2,403%	2,558%	2,464%	2,467%	2,520%	2,030%

Werte aus zum Hedging designierten Bilanzpositionen sowie der Hedging Ineffektivität

31.12.2024			Geschäftsjahr 2024			
in TEUR	Nominalbetrag	Buchwert Vermögenswert	Bilanzposition	Wertveränderung ausgewiesen im sonstigen Ergebnis	Ertrag aus Ineffektivität in der Gewinn- und Verlustrechnung	Position der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlust- rechnung
			(Langfristige) Sonstige Forderungen und Vermögenswerte			
	944.602	8.070		4.906	-230	Finanzergebnis

Sensitivitätsanalyse

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

Die Sensitivitätsanalyse zu den ausgewiesenen **Zinsderivaten** unterstellt eine Parallelverschiebung der Zinskurven um +100/-100 Basispunkte. Hieraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Marktwerte (sonstige langfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 21.314 TEUR / -21.314 TEUR (2023: 807 TEUR / -807 TEUR) ergeben.

Die Sensitivitätsanalyse der ausgewiesenen **Währungsderivaten** unterstellt eine Veränderung der EUR-Wechselkurse von +10/-10 Prozentpunkten. Daraus hätte sich eine Veränderung der bilanzierten Werte (sonstige kurzfristige Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten) von 2.781 TEUR / -4.053 TEUR (2023: 2.785 TEUR / -2.375 TEUR) ergeben.

Aus den in der Sensitivitätsanalyse angenommenen Wertänderungen für das Zins- und Wechselkursrisiko ergäben sich die nachfolgenden Auswirkungen auf die zum Fair Value bewerteten Derivate:

Sensitivität der Zins- und Wechselkursrisiken

in TEUR	Jahresergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Sonstiges Ergebnis Veränderung der Währungskurse und Zinskurven		Eigenkapital Veränderung der Währungskurse und Zinskurven	
31.12.2024	2.833	-4.054	21.262	-21.313	24.095	-25.367
31.12.2023	2.788	-2.378	804	-804	3.592	-3.182

Finanzrisikomanagement und Sicherungsmaßnahmen

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

Die Allane SE verfügt über ein konzernweites Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, durch das frühzeitig alle Entwicklungen erkannt werden sollen, die zu signifikanten Verlusten führen oder die den Fortbestand der Gesellschaft bzw. des Konzerns gefährden können. Durch ein effektives Instrumentarium soll sichergestellt werden, dass Risiken sowohl zentral als auch dezentral zügig erfasst, bewertet und gemanagt werden. Das Risikomanagementsystem umfasst alle Aktivitäten zum systematischen Umgang mit möglichen Unternehmensrisiken - von der Identifikation und Erfassung über die Analyse und Bewertung bis hin zur Steuerung und Überwachung der wesentlichen Risiken. Es ist in einem formalen Prozess definiert, in den alle relevanten Konzernbereiche fest eingebunden sind. Das implementierte Risikomanagementsystem erfasst somit die relevanten Einzelrisiken.

Die Interne Revision ist für die Überwachung und Bewertung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems zuständig.

Das Risikomanagement soll gemäß den Grundsätzen der Funktionstrennung und Überwachung erfolgen. Dabei sollen Finanzrisiken in Zusammenarbeit mit den operativen Funktionsbereichen erfasst, bewertet und gesteuert werden. Die Geschäftsleitung hat dafür ein Risikomanagementhandbuch erstellt und Richtlinien für spezifische Bereiche wie Zinsänderungsrisiken, Adressenausfallrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken definiert.

Zinsänderungsrisiko

Im Rahmen ihrer üblichen Geschäftstätigkeit ist die Allane Mobility Group Zinsänderungsrisiken ausgesetzt. Änderungen des Zinsniveaus beeinflussen die Profitabilität des Leasinggeschäfts, da die den Leasingraten zugrunde liegenden Zinssätze bei Vertragsbeginn für die gesamte Vertragslaufzeit festgelegt werden. Im Flottenleasinggeschäft ist die Allane Mobility Group grundsätzlich bestrebt, Zinsänderungsrisiken durch die Vereinbarung von Zinsgleitklauseln in einzelnen Rahmenverträgen für die darunter abgeschlossenen Leasingneuverträge auf ein Minimum zu reduzieren. Darüber hinaus wird das Zinsänderungsrisiko durch eine fristenkongruente Aufnahme von Refinanzierungsmitteln weitgehend minimiert.

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

Die Allane Mobility Group schließt Derivatekontrakte ab, um sich gegen Zinsänderungsrisiken abzusichern und eine möglichst laufzeitkongruente Refinanzierung sicherzustellen. Dabei kann jedoch keine Garantie gegeben werden, dass eine solche Absicherung vollständig wirksam ist oder dass Verluste vollständig vermieden werden.

Zudem verbleibt grundsätzlich das Risiko, dass ein Anstieg der Refinanzierungskosten eine signifikante Auswirkung auf die Kostenbasis haben kann und der Konzern höhere Refinanzierungskosten eventuell nicht in gleicher Höhe an seine Kunden weitergeben kann.

Infolge steigender Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen, kann sich das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig verändern. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group können daher die externen Finanzierungsmöglichkeiten teurer werden. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Allane Mobility Group auch Verbindlichkeiten mit variabler Verzinsung aufnimmt. Zudem ist dies bei der Prolongation von Finanzierungen und Anschlussfinanzierungen relevant.

Marktpreisrisiko

Das Marktpreisrisiko beschreibt die Gefahr eines Verlusts, der sich aus Marktpreisänderungen ergibt. Diesem Risiko unterliegen bei der Allane SE insbesondere die Restwerte der Leasingfahrzeuge.

Bei der Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen ist die Allane Mobility Group von der Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes – insbesondere in Deutschland – abhängig. Die am Gebrauchtwagenmarkt direkt verwertbaren Fahrzeuge werden regelmäßigen Wertprüfungen unterzogen, die sich an eigenen Erfahrungswerten und Marktbeobachtungen orientieren. Die Vermarktung dieser Fahrzeuge erfolgt in einem mehrstufigen Prozess. Dabei wird der für die Allane Mobility Group vorteilhafteste Verwertungskanal für

jedes Fahrzeug evaluiert. Hierbei stehen dem Konzern vor allem Online-Auktionsplattformen und die eigenen Gebrauchtwagenstandorte zur Verfügung. Im geringen Umfang werden mit Händlern oder Herstellern optionale Rückkaufvereinbarungen getroffen, um den Restwert der Fahrzeuge, der den Leasingverträgen zugrunde liegt, teilweise abzusichern.

Der Vorstand der Allane SE verfolgt die politische Diskussion über neue Emissionsvorgaben gemäß der Euro-7-Norm, sowie die staatlichen Subventionierungsmaßnahmen für die Elektroantriebstechnologie und deren Auswirkungen auf das zukünftige Geschäft. Dies ist besonders relevant, da die Einführung neuerer Antriebstechnologien die Unsicherheit bei der Festlegung von Fahrzeugrestwerten erhöht.

Ein weiterer Faktor, der das Restwertrisiko zusätzlich verstärken kann, ist die Konzentration bestimmter Fahrzeugtypen oder -modelle im Leasingportfolio. So kann eine hohe Konzentration dazu führen, dass sich Veränderungen in den Marktbedingungen, technologische Entwicklungen oder regulatorische Änderungen auf den Gesamtwert des Portfolios auswirken.

Adressenausfallrisiko

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

Zur Minimierung von Adressenausfallrisiken, sind vor Vertragsabschluss Bonitätsprüfungen gemäß internen Richtlinien durchzuführen. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass Kundenbonitäten während der Leasingvertragslaufzeit regelmäßig überprüft werden, um künftige Risiken durch Bestandskunden frühzeitig zu erkennen und zu verringern.

Auch bei der Auswahl der Fahrzeuglieferanten legt die Allane Mobility Group großen Wert auf deren wirtschaftliche Stabilität. So ist vorgesehen, dass die Fahrzeuglieferanten regelmäßig einer strengen Bonitätsprüfung unterzogen werden. Sollte Vertragspartner seine Rückkaufzusagen nicht einhalten, müsste die Allane Mobility Group die betroffenen Fahrzeuge direkt am Gebrauchtwagenmarkt verwerten.

Fahrzeuglieferanten im Geschäftssegment Captive Leasing haben ein Recht bei der Verwertung der von ihnen bezogenen Fahrzeuge als erstes über die Verwertung informiert zu werden. Sollte es nicht zu seiner Transaktion kommen, so vermarktet Allane Mobility Group, die betroffenen Fahrzeuge direkt am Gebrauchtwagenmarkt.

Einlagen bei Kreditinstituten bestehen in der Regel in geringem Umfang und nur in Form täglich verfügbarer Sichteinlagen. Die Ratings dieser Kreditinstitute werden von der Allane SE laufend überwacht. Auf dieser Basis schätzt der Konzern das Ausfallrisiko als gering ein.

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

Bei erwarteten Ausfallrisiken wird durch eine Wertberichtigung vorgesorgt. Eine Ausbuchung erfolgt, sobald eine Realisierung ausgeschlossen erscheint.

Insgesamt bestehen keine nennenswerten Risikokonzentrationen im Bereich des Adressenausfallrisikos.

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Im Folgenden sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kategorisiert:

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2024

in TEUR	Brutto- forderungen	Wert- berichtigung	Netto- forderungen 31.12.2024
sehr gering	67.982	13	67.969
gering	43.553	547	43.007
stark erhöht	7.123	3.838	3.286
Summe	118.659	4.397	114.262

Analyse der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Risikoklassen 2023

in TEUR	Brutto- forderungen	Wert- berichtigung	Netto- forderungen 31.12.2023
sehr gering	53.451	3	53.449
gering	43.211	164	43.046
stark erhöht	5.396	3.495	1.901
Summe	102.059	3.662	98.396

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen überwiegend aus Forderungen aus Leasing- und Flottenmanagementgeschäften mit Endkunden der Allane Mobility Group, aus Forderungen gegenüber Lieferanten aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen im Rahmen von Rückkaufvereinbarungen sowie aus Forderungen gegenüber gewerblichen und privaten Käufern im Rahmen der freien Vermarktung.

Der maximale Ausfallbetrag entspricht der ausgewiesenen Nettoforderung („Buchwert“) abzüglich vorhandener Sicherheiten (z. B. Kautionszahlungen von Kunden in Höhe von 4.699 TEUR). Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine Kreditderivate oder ähnliche Sicherungsinstrumente zur Deckung des Ausfallrisikos eingesetzt. Ein Teil der Forderungen ist durch Kautionszahlungen von Kunden besichert.

Der Konzern wendet das vereinfachte Wertminderungsmodell nach IFRS 9 an, wonach für alle Instrumente eine Risikoentwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2024

vorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit erfasst wird. Zur Bemessung der erwarteten Kreditverluste werden Parameter wie Kundengruppe, Kundenbonität und Geschäftsart zusammengefasst. Entsprechend den Managementexpectations kommen unterschiedliche Wertberichtigungsätze für verschiedene Kombinationen dieser Parameter zur Anwendung.

Durch die Verwendung des vereinfachten Wertminderungsmodells ist die Veränderungsrechnung des Wertberichtigungskontos nur als Saldogröße ausweisbar. Liegen konkrete Anzeichen eines Forderungsausfalls vor, etwa durch die Insolvenz eines Schuldners, werden die entsprechenden Forderungen in voller Höhe ausgebucht.

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

in TEUR	Stand 1.1.2024	Veränderung	Stand 31.12.2024
Wertberichtigung	3.662	735	4.397

Entwicklung des Wertberichtigungskontos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2023

in TEUR	Stand 01.01.2023	Veränderung	Stand 31.12.2023
Wertberichtigung	2.770	893	3.662

Im Geschäftsjahr 2024 haben sich die Wertberichtigungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 735 TEUR erhöht. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Bruttoforderungen zum Stichtag, sowie auf geringere Ausbuchungen von Forderungen zurückzuführen, welche die Altersschwellen überschritten haben, zurückzuführen.

Liquiditätsrisiko

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

Die Finanzierung der Allane Mobility Group hängt im Wesentlichen von der Eigenfinanzierung aus der betrieblichen Tätigkeit sowie der Möglichkeit ab, Fremdmittel bei Finanzinstituten oder am Kapitalmarkt aufzunehmen. Bei externen Fremdfinanzierungsoptionen sind die anhaltenden strukturellen Veränderungen in der Kreditwirtschaft zu berücksichtigen. So könnten steigende Eigenkapitalanforderungen im Kreditgeschäft oder veränderter Risikogewichtungen das Finanzierungsverhalten von Finanzinstituten nachhaltig beeinflussen.

Je nach Entwicklung der Kreditwürdigkeit der Allane Mobility Group könnten externe Finanzierungsmöglichkeiten nicht verfügbar sein oder nur zu nachteiligen Konditionen gewährt werden. Derzeit hat der Konzern kein Bonitätsrating bei einer externen Ratingagentur beauftragt. Wie in der Leasingbranche üblich, stehen der Allane Mobility Group jedoch verschiedene Asset-basierte Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung, z. B. eine Forfaitierung oder Verbriefung von Leasingforderungen. Hiervon hat der Konzern erstmals im Jahr 2016 Gebrauch gemacht und Mitte 2016 ein Asset Backed Securities-Programm („ABS-Programm“) aufgesetzt.

Das ABS-Programm wurde Ende 2023 verlängert und wird sich bis Anfang des Geschäftsjahres 2029 amortisieren. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das ABS-Programm erweitert.

Analyse der Rückzahlungsbeträge der Finanzverbindlichkeiten

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

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2024

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten ¹	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2025	-	257.613	3.562	-	261.175
2026	-	518.324	3.324	-	521.647
2027	-	661.815	3.229	-	665.044
2028	-	517.978	2.963	-	520.942
2029 und später	-	18.117	26.512	-	44.629
31.12.2024	-	1.973.847	39.590	-	2.013.437

¹ Leasingverbindlichkeiten sind auf geschlossene Mietverträge genutzter Liegenschaften zurückzuführen

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2023

in TEUR	Schuldver- schreibungen	Verbindlich- keiten gegenüber Kredit- instituten	Leasing- verbindlich- keiten ¹	Sonstige Finanz- verbindlich- keiten	Gesamt
2024	-	217.580	3.589	-	221.168
2025	-	125.549	3.044	-	128.593
2026	-	168.053	2.604	-	170.657
2027	-	337.418	2.611	-	340.029
2028 und später	-	388.783	22.532	-	411.315
31.12.2023	-	1.237.383	34.380	-	1.271.762

¹ Leasingverbindlichkeiten sind auf geschlossene Mietverträge genutzter Liegenschaften zurückzuführen

Die im Jahr 2024 fälligen Finanzverbindlichkeiten werden weitgehend durch die Inanspruchnahme von Bankkreditlinien getilgt. Nachfolgend die Entwicklung der Rückzahlungsbeträge der Zins- und Währungsderivative:

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2024

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2025	-1.747	-	-1.747
2026	-4.407	-154	-4.561
2027	-1.611	-14	-1.624
2028	-293	-986	-1.279
2029 und später	-13	-	-13
31.12.2024	-8.070	-1.155	-9.224

Rückzahlungsbeträge zu jeweiligen Fälligkeiten zum 31.12.2023

in TEUR	Zinsderivate	Währungs- derivate	Gesamt
2024	2.600	-1.359	1.242
2025	318	0	318
2026	14	0	14
2027	1	0	1
2028 und später	0	0	0
31.12.2023	2.934	-1.359	1.575

Wechselkurs- und Länderrisiko

Das Wechselkursrisiko hat für die Allane Mobility Group nur eine untergeordnete Bedeutung, da der Großteil der Forderungen und Verbindlichkeiten in dem Land, in dem die betroffene Konzerngesellschaft ihren Sitz hat, in lokaler Währung fällig wird. Wechselkursrisiken aus Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen mit Sitz in der Schweiz werden durch ein Währungsderivat besichert. Länderrisiken bestehen derzeit kaum.

Kapitalmanagement

Die Allane Mobility Group steuert das Konzernkapital mit dem Ziel, eine Finanzierungsstruktur zu schaffen, welche die Wachstumsziele des Konzerns unterstützt und zugleich die notwendige finanziellen Flexibilität sowie Diversifizierung gewährleistet. Dabei soll sichergestellt werden, dass alle Konzernunternehmen unter der Unternehmensfortführungsprämisse operieren können.

Grundlage der Finanzierungsstruktur bildet das von den Eigenkapitalgebern der Allane SE zur Verfügung gestellte Eigenkapital. Die Konzern-Eigenkapitalquote betrug zum Bilanzstichtag 7,7% (2023: 14,2%). Weitere wesentliche Bestandteile der Finanzierungsstruktur sind die in den lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Finanzinstrumente, die sich aus Bankkrediten, Verbindlichkeiten aus dem ABS-Programm und Verbindlichkeiten gegenüber Finanzierungspartner für die Finanzierung der Leasingflotte zusammensetzen. Der Anteil dieser lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt zum Bilanzstichtag 80,7% (2023: 70,3%).

5. Sonstige Angaben

5.1 Segmentinformationen

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Nach Geschäftssegmenten

in Mio. EUR

	Flottenleasing		Online Retail		Captive Leasing	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Außenumsatz	341,8	287,4	244,5	274,1	135,8	32,7
Innenumsatz	0,2	0,2	-	-	-	-
Gesamtumsatz	342,0	287,5	244,5	274,1	135,8	32,7
Sonstige betriebliche Erträge	4,4	5,8	2,8	5,5	2,1	1,8
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	173,0	129,5	135,9	169,3	24,5	7,3
Personalaufwand	20,7	19,4	16,6	16,6	9,9	8,6
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	0,4	0,2	1,8	1,2	0,1	0,0
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	1,0	0,6	-0,1	1,0	-0,1	0,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12,0	12,5	10,4	12,2	8,8	8,9
EBITDA¹	139,3	131,2	82,7	79,3	94,7	9,2
Abschreibungen	111,1	96,3	70,7	64,3	142,3	31,3
EBIT²	28,2	34,8	12,0	15,1	-47,7	-22,2
Zinserträge	0,2	0,3	0,1	0,3	0,5	-0,2
Zinsaufwendungen	-16,2	-6,9	-14,2	-7,5	-17,0	-1,9
Sonstiges Finanzergebnis	-0,3	0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0
Finanzergebnis	-16,3	-6,6	-14,1	-7,1	-16,6	-2,1
EBT³	11,9	28,2	-2,1	7,9	-64,2	-24,3
Leasingvermögen	635,8	498,4	515,5	520,5	963,1	387,6

Nach Geschäftssegmenten

in Mio. EUR

	Flottenmanagement		Konsolidierung		Konzern	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Außenumsatz	25,2	25,1	-	-	747,3	619,2
Innenumsatz	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-	-
Gesamtumsatz	25,2	25,1	-0,2	-0,2	747,3	619,2
Sonstige betriebliche Erträge	2,1	0,9	-2,5	-3,1	8,9	10,8
Aufwendungen für Fuhrpark und Leasinggegenstände	14,1	15,0	-0,1	-0,1	347,3	321,0
Personalaufwand	8,1	8,4	-	-	55,2	52,9
Netto-Verluste aus der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten	0,1	0,1	-	-	2,3	1,5
Netto-Wertminderungsaufwendungen(-) /-erträge (+) von finanziellen Vermögenswerten	-0,0	0,0	-	-	0,8	2,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-0,1	1,3	-2,6	-3,2	28,6	31,6
EBITDA¹	5,3	1,1	0,0	-0,0	322,0	221,0
Abschreibungen	0,2	0,3	-	-	324,3	192,4
EBIT²	5,1	0,8	0,0	-0,0	-2,3	28,6
Zinserträge	0,1	0,0	0,2	0,1	0,7	0,3
Zinsaufwendungen	-0,1	-0,2	-0,2	-0,1	-47,4	-16,4
Sonstiges Finanzergebnis	-	-	-	-	-0,3	0,0
Finanzergebnis	-0,1	-0,1	0,0	-0,0	-47,0	-16,0
EBT³	5,0	0,7	0,0	-0,0	-49,3	12,6
Leasingvermögen	-	-	-	-	2.114,4	1.406,4

¹ Entspricht dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)

² Entspricht dem Ergebnis der betrieblichen Geschäftstätigkeit (EBIT)

³ Entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT)

Nach Region in Mio. EUR	Inland		Ausland		Überleitungen		Konzern	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Gesamtumsatz	669,0	559,6	78,2	59,7	-	-	747,3	619,2
Investitionen	1.183,0	788,2	74,9	48,6	-	-	1.257,8	836,0
Vermögen	2.702,1	1.739,7	1.424,1	604,5	-1.689,4	-671,8	2.436,8	1.672,4

Mit der Veröffentlichung des Konzern-Zwischenberichts zum 30. Juni 2024 hat das Management der Allane Mobility Group die interne Steuerung und Überwachung des Unternehmens einer umfassenden Neubewertung unterzogen und die Segmentberichterstattung entsprechend angepasst. Diese Änderungen reflektieren die aktuelle Managementstrategie sowie eine modifizierte Perspektive auf die operativen Geschäftssegmente gemäß IFRS 8.

Die Anpassung der Segmentberichterstattung auf die Geschäftssegmente Flottenleasing, Online Retail, Captive Leasing und Flottenmanagement basiert auf der Einschätzung der relativen Bedeutung und Leistungsfähigkeit der einzelnen Geschäftssegmente. Die Allane Mobility Group ist weiterhin in den zwei Geschäftsbereichen Leasing und Flottenmanagement tätig, wobei sich der Geschäftsbereich Leasing in die operativen Geschäftssegmente Flottenleasing, Online Retail und Captive Leasing unterteilt. Im Geschäftsbereich Flottenmanagement erfolgt keine weitere Untergliederung.

Die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft des Konzerns durch den Vorstand erfolgen anhand dieser Geschäftssegmente (Management-Approach). Maßgeblich für die Bewertung der Ertragskraft ist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EBT) der Geschäftsbereiche.

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

Die Segmentinformationen basieren auf den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Konzernabschlusses. Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitungsrechnung auf die Konzernzahlen eliminiert. Das Konzernvermögen und die Konzernschulden berücksichtigen keine Steuerpositionen.

5.2 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse

Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 lagen die Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften oder ähnlichen Verpflichtungen - unverändert zum Vorjahr - bei 1,6 Mio. Euro (2023: 1,6 Mio. Euro).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Das Bestellobligo aus zum Bilanzstichtag abgeschlossenen Verträgen über Fahrzeuglieferungen für die Leasingflotte im Folgejahr belief sich auf rund 299,5 Mio. Euro (2023: 467,1 Mio. Euro). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Normalisierung von Lieferzeiten für Neufahrzeugbestellungen zurückzuführen.

Eventualverbindlichkeit

Zum 31. Dezember 2024 bestanden keine (2023: 0,0 Mio. EUR) Sachverhalte, die eine Angabe einer Eventualverbindlichkeit rechtfertigen.

5.3 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Die Hyundai Capital Bank Europe GmbH, ist die Muttergesellschaft der Allane SE. Die Allane Mobility Consulting Österreich GmbH und die Allane Mobility Consulting SARL sind indirekte, nicht konsolidierte Tochterunternehmen der Allane

SE. Die Allane Service Verwaltungs GmbH ist ein direktes nicht konsolidiertes Tochterunternehmen der Allane SE. Bei den anderen nahestehenden Unternehmen handelt es sich um Konzerngesellschaften der Banco Santander S.A. sowie um Konzerngesellschaften der Hyundai Motor Company.

Die wesentlichen Transaktionen und Salden aus den Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren

verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A. einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint Ventures, sowie Hyundai Motor Company einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint Ventures sind nachfolgend dargestellt.

Nahestehende Unternehmen

in Mio. EUR	Erbrachte Leistungen		Beanspruchte Leistungen		Forderungen gegen nahestehende Unternehmen		Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	
	2024	2023	2024	2023	31.12.2024	31.12.2023	31.12.2024	31.12.2023
Banco Santander International SA, Genf, Schweiz	1	0,1	-	-	-	1	-	-
Genesis Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	-	1	0,8	0,2	-	-	0,1	-
Genesis Motor Switzerland AG, Zürich, Schweiz	-	-	4,0	0,2	-	-	0,4	-
Hyundai AutoEver Corp., Seoul, Korea	-	-	1,1	1,3	-	-	1	0,3
Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main	4,9	0,3	92,3	1,5	1,4	0,3	20,4	1,5
Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea	-	1	-	1	-	-	-	1
Hyundai Motor Deutschland GmbH, Offenbach am Main	34,5	7,8	15,3	3,4	29,1	3,2	11,1	1,2
Hyundai Motor France SAS, La Garenne-Colombes, Frankreich	1	1	-	-	-	-	1	1
Kia France, Rueil Malmaison, Frankreich	1	-	-	1	-	-	1	1
Kia Motors Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	21,9	1	4,8	-	21,3	-	-	-
Santander Consumer Bank AG, Mönchengladbach	0,9	0,8	21,9	15,3	1	0,8	900,5	705,8
Santander Consumer Leasing GmbH, Mönchengladbach	0,8	0,6	1	-	1	1	1	-
Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien	-	-	0,6	0,5	-	-	-	-

¹ Betrag gerundet geringer als 0,1 Mio. Euro

Die Allane SE und HCBE haben im Rahmen der Übernahme des Leasingproduktportfolios (Kilometer- und Full-Service-Leasing) für „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“ der HCBE durch die Allane am 17. Februar 2025 einen gemeinsamen Kooperationsvertrag geschlossen. Die hierfür gezeichnete Absichtserklärung vom 15. Januar 2024 verliert nach Vertragsabschluss somit ihre Wirkung. Der Kooperationsvertrag regelt im Wesentlichen die Zusammenarbeit beider Parteien sowie die Leistungsverpflichtungen im Rahmen des

Angebots der Produkte „Hyundai Leasing“ und „Kia Leasing“. Im Vertrag vereinbaren beide Parteien eine auf dem Neugeschäftsvolumen basierende jährliche Kompensationszahlung, die durch die Allane SE an die HCBE zu leisten ist. Seit der Übernahme des Captive Leasing Geschäfts durch die Allane SE im Geschäftsjahr 2022 wurden jährliche Kompensationszahlungen an die HCBE geleistet. Der Kooperationsvertrag enthält eine für beide Parteien wirksame Change-of-Control Klausel, welche den Parteien im Falle eines Kontrollwechsels

einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht einräumt.

Zudem zeichneten am 13. März 2024 die beiden Parteien, Allane SE und die HCBE, einen Vertrag über die Übertragung einzelner Dienstleistungen des Remarketingprozesses der HCBE an die Allane. Durch den Vertragsabschluss wird die Allane SE beauftragt den Rücknahmeprozess sowie die Vermarktung für ausgewählte Leasingrückläufer zu übernehmen. Der auf den 13. März 2024 datierte Dienstleistungsvertrag zwischen der Allane SE und der HCBE regelt das Kommissionsgeschäft und wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen. Der Dienstleistungsvertrag enthält eine für beide Parteien wirksame Change of Control Klausel, welche den Parteien im Falle eines Kontrollwechsels einer Vertragspartei ein außerordentliches Kündigungsrecht einräumt.

Darüber hinaus hat die Allane SE am 29. Dezember 2022 einen Kooperationsvertrag mit der Hyundai Motor Deutschland GmbH („HMD“) über das Produkt „Hyundai Leasing“ abgeschlossen. Der Vertrag regelt die operative Abwicklung des Leasinggeschäfts im Rahmen von „Hyundai Leasing“ und stellt die produktbezogene Unterstützung sowie die Vermittlungsdienstleistung durch HMD sicher. Zudem vereinbaren die Parteien eine jährliche Kompensationszahlung, die von der Allane Mobility Group zu leisten ist. Der Kooperationsvertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren und beinhaltet eine Change-of-Control-Klausel. Im Falle eines Kontrollwechsels haben beide Parteien das Recht, die Kooperationsvereinbarung außerordentlich zu kündigen. Weiter verständigten sich die Allane SE und HMD im Geschäftsjahr 2024 auf eine Restwertunterstützung für 1.895 Fahrzeuge, welche im Rahmen exklusiver Vertriebskampagnen „verleast“ wurden. Der Vertrag hierzu wurden am 17. Februar 2025 zwischen beiden Parteien geschlossen und regelt die bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen der HMD an die Allane SE die sich aus etwaigen entstehenden Restwertverlusten bei der Vermarktung der Fahrzeuge am Leasingvertragsende ergeben. Der Vertrag endet mit dem Zeitpunkt, an dem das letzte Fahrzeug der 1.895 Fahrzeuge im Zuge des Remarketingprozesses erfolgreich vermarktet wurde.

Im Dezember 2022 hatte die Allane SE zusammen mit ihrer Mehrheitseigentümerin Hyundai Capital Bank Europe GmbH und der Kia Motors Deutschland GmbH in einer gemeinsamen „Memorandum of Understanding“ ihre Absichten über den Auf- und Ausbau ihrer strategischen Kooperation zu „Kia Leasing“ erklärt. Diese

Absichtserklärung regelt die strategische Partnerschaft zwischen den Parteien und besteht bis auf weiteres und verliert die Gültigkeit erst nach Abschluss eines eigenständigen Kooperationsvertrags oder der Kündigung einer der Parteien.

Die Allane SE hat mit der Santander Consumer Bank AG ein „Credit Facility Agreement“ getroffen. Von dieser Credit Facility waren zum Stichtag Darlehen in Höhe von 900 Mio. Euro (2023: 700 Mio. Euro) in Anspruch genommen. Die Darlehen haben eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren. Es besteht eine Change-of-Control Klausel, die der Santander Consumer Bank AG das Recht einräumt, im Falle eines Kontrollwechsels, die Darlehen und Zinsverbindlichkeiten unverzüglich fällig zu stellen.

Zum 31. Dezember 2023 bestand mit der Santander Global Technology and Operations, S.L., Madrid, Spanien ein IT-Lizenznutzungsvertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren, der im Juni 2024 ausgelaufen ist. Im Geschäftsjahr 2024 wurde dieser Vertrag um weitere zweieinhalb Jahre verlängert. Zum 31. Dezember 2024 beträgt die verbleibenden Vertragslaufzeit zwei Jahren.

Zudem bestanden zum 31. Dezember 2024 Geschäftsbeziehungen zu der Santander Consumer Leasing GmbH. Die Allane SE trat hierbei als Leasinggeber für 118 Leasingfahrzeuge auf. Die durchschnittliche Vertragslaufzeit der 118 Leasingfahrzeuge beträgt 24 Monate.

Alle offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen, die separat ausgewiesen sind, wurden gemäß von vertraglicher Vereinbarungen abgerechnet. Zum Bilanzstichtag wurden keine Wertberichtigungen von Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen der Allane Mobility Group erfasst.

Die dargestellten Geschäftsbeziehungen wurden jeweils zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Aufsichtsrat und Vorstand der Allane SE

Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Ignacio Barbadillo Llorens Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Juni 2024) Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S.A. Madrid, Spanien</p>	<p>Mitglied des Vorstands der Drive S.r.l., Italien Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Leasing S.A., Frankreich</p>
<p>Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats Freiberuflicher Berater Maarssen, Niederlande</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht</p>
<p>Thomas Hanswillemenke Mitglied des Aufsichtsrats (bis 27. Juni 2024) Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank Aktiengesellschaft, Deutschland und Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH, Mönchengladbach</p>	<p>Mitglied des Aufsichtsrats der Santander Consumer Operations Services GmbH, Mönchengladbach, Deutschland Vorsitzender des Advisory Board der VCFS Germany GmbH, Köln, Deutschland</p>
<p>Keunbae Hong Mitglied des Aufsichtsrats Managing Director Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Südkorea</p>	<p>Mitglied des Board of Directors der Beijing Hyundai Motor Finance, Beijing, China Mitglied des Board of Directors der BAIC Hyundai Leasing, China</p>
<p>Eva Kellershof Mitglied des Aufsichtsrats (seit 17. Mai 2024) Vice President Sales for North America and Europe Netsol Inc. Calabasas, USA</p>	<p>Board Advisor der Way.com, San Francisco, USA Board Advisor der HIVE (drivehive.com), Los Angeles, USA</p>
<p>Jochen Klöpffer Mitglied des Aufsichtsrats Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 27. Juni 2024) Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Bank AG Hamburg, Deutschland</p>	<p>Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH</p>
<p>Ross Williams Mitglied des Aufsichtsrats Vice President, Head of Global Business Division Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Südkorea</p>	<p>Head of "Americas Regional Headquarters" der Hyundai Capital Services Inc., Seoul, Südkorea Mitglied des Vorstands der Banco Hyundai Capital Brasil S.A., Brasilien Mitglied des Aufsichtsrats der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital Canada Inc., Kanada Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital France SAS, Marc-en-Baroeul, Frankreich Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital America Corp, Irvine, USA</p>
Vorstand	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
<p>Eckart Klumpp Vorsitzender (seit 1. Januar 2024) München</p>	
<p>Álvaro Hernández München</p>	

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands der Allane SE

Der Aufsichtsrat hat die Bezüge für 2023 und 2024 individuell wie folgt festgelegt:

Bezüge

in EUR	Eckart Klumpp ¹		Donglim Shin ²		Álvaro Hernández	
	2024 Ist	2023 Ist	2024 Ist	2023 Ist	2024 Ist	2023 Ist
Grundvergütung	520.000	-	-	360.576	300.000	300.000
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	161.395	-	-	117.627	101.207	104.220
Summe fixe Vergütung	681.395	-	-	478.203	401.207	404.220
Mehrjährige variable Vergütung	191.100	-	-	58.548	125.700	109.890
Summe Gesamtvergütung	872.495	-	-	536.751	526.907	514.110

¹ Seit 01. Januar 2024

² Bis 31. Dezember 2023

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 belaufen sich auf 1.399.402 Euro (2023: 1.050.861 Euro).

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

in TEUR	2024	2023
Bezüge des Vorstands		
Kurzfristig fällige Leistungen ¹	1.178	928
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	64	20
Andere langfristig fällige Leistungen	222	123
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Anteilsbasierte Vergütungen	-	-
Bezüge des Vorstands	1.463	1.071
Bezüge des Aufsichtsrats	67	40
Gesamt Konzern	1.530	1.111

¹ In den kurzfristigen Leistungen waren im Vorjahr (948 TEUR) Bezüge von ehemaligen Vorstandsmitgliedern in Höhe von 20 TEUR enthalten, welche nun in den Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses ausgewiesen werden.

Versorgungszusagen für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats existieren nicht.

5.4 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 nach handelsrechtlichen Vorschriften einen Bilanzverlust in Höhe von -86.009 TEUR (2023: 21.687 TEUR) aus. Dem Bilanzverlust stehen Gewinnrücklagen in Höhe von 12.636 TEUR gegenüber, die auch bei vollständiger Auflösung zu keinem Bilanzgewinn führen könnten. Die

Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2024 ist vor diesem Hintergrund nicht möglich, wonach sich ein entsprechender Gewinnverwendungsvorschlag durch den Vorstand erübrigt. Der im Jahresabschluss ausgewiesene Bilanzverlust wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Dies würde zur nachfolgend dargestellten Ergebnisverwendung führen:

Verwendung des Bilanzgewinns

in TEUR	2024	2023
Zahlung einer Dividende von 0,00 Euro (2023: 0,09 Euro) je dividendenberechtigter Stammaktie	0	1.855
Vortrag auf neue Rechnung	-86.009	19.832

Zum 31. Dezember 2024 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Nachdem für das Geschäftsjahr 2024 keine Dividende (2023: 0,09 EUR) ausbezahlt werden kann, ergibt sich eine Ausschüttungsquote von 0 % des Konzernergebnisses für das Geschäftsjahr 2024. Der genaue Ergebnisverwendungsvorschlag steht grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Aufsichtsrats und wird mit der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2025 veröffentlicht werden. Aufgrund des negativen Konzernergebnisses und des erklärten Dividendenverzichts ist eine Beschlussfassung durch die Hauptversammlung nicht erforderlich.

Der Vorschlag von Vorstand und des Aufsichtsrats zur Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2023 wurde von der Hauptversammlung am 27. Juni 2024 unverändert angenommen.

5.5 Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag hat die Allane SE am 05. Juni 2025 mit ihrer Mehrheitsgesellschafterin, Hyundai Capital Bank Europe GmbH, einen Darlehensvertrag über ein nachrangiges Gesellschafterdarlehen in Höhe von 26 Mio. Euro abgeschlossen. Die Darlehensmittel wurden am 06. Juni 2025 ausgezahlt.

Das Darlehen dient der Stärkung der Risikotragfähigkeit gemäß den Anforderungen an das interne Kapitaladäquanzverfahren (ICAAP) der Allane SE als reguliertes Finanzdienstleistungsinstitut. Die Rückzahlung des Darlehens (einschließlich etwaiger Zinszahlungen) ist vollständig an eine Mindest-Risikodeckungsquote von 100 % gemäß dem jeweils aktuellen ICAAP-Bericht der Gesellschaft gebunden. Eine Rückzahlung oder Zinszahlung ist ausgeschlossen, sofern diese Bedingung nicht erfüllt ist. Entsprechend unterliegt das Darlehen einer vertraglichen Nachrangigkeit gegenüber sämtlichen sonstigen Verbindlichkeiten der Allane SE.

Darüber hinaus wurde im ersten Quartal 2025 der Liquidationsprozess der Allane Mobility Consulting B.V., Hoofddorp, Niederlande gestartet. Zum Berichtszeitpunkt befindet sich dieser in der Planungsphase, wobei sämtliche rechtlichen sowie finanziellen Aspekte berücksichtigt werden. In Bezug auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft sind aus diesem Sachverhalt keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten.

Daneben ergaben sich keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und der Gesellschaft nach Abschluss des Geschäftsjahres 2024.

Pullach, 12. Juni 2025

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

5.6 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die gemäß §161 AktG vorgeschriebene jährliche Erklärung von Vorstand und des Aufsichtsrats zur Einhaltung der Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sowie zu etwaigen Abweichungen wurde im Geschäftsjahr abgegeben und auf der Webseite der Allane SE unter ir.allane-mobility-group.com in der Rubrik „Corporate Governance“ für die Aktionäre dauerhaft zugänglich gemacht.

5.7 Genehmigung des Konzernabschlusses gemäß IAS 10.17

Der vorliegende Konzernabschluss wird am 12. Juni 2025 von dem Vorstand zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben.



Weitere Informationen

D.1	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	136
D.2	Wiedergabe des Bestätigungsvermerks	137
D.3	Bilanz der Allane SE (HGB/RechKredV)	144
D.4	Gewinn- und Verlustrechnung der Allane SE (HGB/RechKredV)	146
D.5	Finanzkalender	147

D.1 – Versicherung der gesetzlichen Vertreter

der Allane SE, Pullach, für das Geschäftsjahr 2024

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

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

Pullach, 12. Juni 2025

Allane SE

Der Vorstand

Eckart Klumpp

Álvaro Hernández

D.2 – Wiedergabe des Bestätigungsvermerks

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

„An die Allane SE, Pullach

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Allane SE, Pullach, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Allane SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

■ entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und

Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und

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

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

1) Werthaltigkeit des Leasingvermögens

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

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

1) Werthaltigkeit des Leasingvermögens

- a) Im Konzernabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2024 im Bilanzposten „Leasingvermögen“ Vermögensgegenstände in Höhe von € 2.114,4 Mio ausgewiesen (86,6 % 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 erzielbarer Wert ermittelt und ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von € 52,4 Mio.

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

- b) Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die Angemessenheit der implementierten Kontrollen im für die Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens relevanten internen Kontrollsystem des Konzerns beurteilt und die Funktionsfähigkeit dieser Kontrollen getestet. Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen internen und externen Parameter einschließlich der Werte für die Vermarktungsergebnisse haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den erwarteten Vermarktungsergebnissen gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.
- c) Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 3.2 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber

hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

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

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung

durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im

Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte

Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

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

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

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Allane_SE_KA_KLB_ESEF-2024-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben

des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

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

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

Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

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

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

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine

angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 27. Juni 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 14. Januar 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der Allane SE, Pullach, tätig.

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

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und

des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Pascal Vollmann.“

Düsseldorf, den 13. Juni 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pascal Vollmann
Wirtschaftsprüfer

ppa. Valentino Saitta
Wirtschaftsprüfer

D.3 – Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2024 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in TEUR

		31.12.2024	31.12.2023
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) täglich fällig	-	2.513	1.203
		2.513	1.203
2. Forderungen an Kunden		48.931	35.229
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute 0 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)			
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		11.131	11.131
4. Leasingvermögen		1.971.493	1.282.745
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	16.737		17.264
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.122		3.317
c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.088		1.286
		19.947	21.867
6. Sachanlagen		6.882	7.563
7. Sonstige Vermögensgegenstände		558.593	315.803
8. Rechnungsabgrenzungsposten		3.864	3.866
9. Aktive latente Steuern		1.737	-
		2.625.092	1.679.407

Passiva in TEUR		31.12.2024	31.12.2023
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	182		-
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	994.986		813.883
		995.168	813.883
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	2.698		2.790
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.252		3.532
		5.950	6.322
3. Sonstige Verbindlichkeiten		99.201	94.762
4. Rechnungsabgrenzungsposten		1.397.832	510.821
5. Passive latente Steuern		-	28.717
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	3.670		3.861
b) andere Rückstellungen	36.964		27.038
		40.634	30.899
7. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	20.612		20.612
b) Kapitalrücklage	139.068		139.068
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	12.636		12.636
d) Bilanzverlust (2023: Bilanzgewinn)	-86.009		21.687
		86.306	194.002
		2.625.092	1.679.407

D.4 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 (HGB/RechKredV)

in TEUR			2024	2023
1. Leasingerträge		657.300		535.704
2. Leasingaufwendungen		293.662		284.301
			363.638	251.403
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		8.780		2.597
4. Zinsaufwendungen		52.453		16.718
			43.673	14.121
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			5.458	1.655
6. Aufwendungen aus Verlustübernahme			-	13
7. Provisionserträge		-	1.141	1.558
8. Provisionsaufwendungen		-	31.765	3.700
9. Sonstige betriebliche Erträge			9.814	13.514
10. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	31.851			30.246
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.288			5.133
		37.139		35.379
b) andere Verwaltungsaufwendungen		38.042		39.001
			75.181	74.380
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		329.509		154.169
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		9.284		10.525
			338.793	164.694
12. Sonstige betriebliche Aufwendungen			1.454	2.498
13. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		25.758		8.489
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		817		700
15. Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelten Wertpapiere		-		771
			24.941	7.019
16. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			-135.756	1.706
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			-29.915	1.166
18. Jahresfehlbetrag (2023: Jahresüberschuss)			-105.841	540
19. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			19.832	21.417
20. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen				270
21. Bilanzverlust (2023: Bilanzgewinn)			-86.009	21.687

D.5 – Finanzkalender

Finanzkalender der Allane Mobility Group

Veröffentlichung Geschäftsbericht 2024	13. Juli 2025
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 31. März 2025	30. Mai 2025
Ordentliche virtuelle Hauptversammlung zum Geschäftsjahr 2025	31. Juli 2025
Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2025	28. August 2025
Veröffentlichung Quartalsmitteilung zum 30. September 2025	20. November 2025

Alle Termine/Veranstaltungsorte ohne Gewähr

Allane SE

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

Kontakt Investor Relations

E-Mail ir@allane.com

Phone +49 89 7080 816 10

Online ir.allane-mobility-group.com