

Allane SE

Pullach im Isartal

Zusammengefasster Lagebericht und Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024

A – Zusammengefasster Lagebericht

A.1 – Grundlagen des Konzerns

1. Geschäftsmodell des Konzerns

1.1 Konzernstruktur und -leitung

Die Allane SE, Pullach, ist eine börsennotierte europäische Aktiengesellschaft (Societas Europea) und fungiert als Muttergesellschaft der Allane Mobility Group, die ihr Geschäft im Wesentlichen unter den Geschäftsbezeichnungen „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 *FAST LANE 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 „All-lease“. 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.

A.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

¹ Auf 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 (E-BITDA) 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 Gesamtaktiva 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	163,2
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: 994,5 Mio. Euro) aus, was einem Anstieg von 73,8 % 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 Netto-umlaufvermögen 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 %
Leasing Erlöse (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 geleasteten 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, Marktsegmentwicklung 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 Kooperationsangebots:

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.

A.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.

A.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.

A.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) wider.

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.

A.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 Bonitätsverbands. 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 Restwert Risiken 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 risikotenspezifische 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 Gesamtportfolio 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, das 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 abgebildet sind. Bereits geringfügige Formulierungenungenauigkeiten 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 Rahmenwerks. 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 eingestuften 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. Darüber hinaus wurden nach dem Bilanzstichtag methodische Verfeinerungen zur Quantifizierung der Restwerttrisiken 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 Restwerttrisikos 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 Portfolio-Volumen 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 Risikoexponierung 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 Konzernverbunds. 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 Konjunktorentwicklung

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 Konjunktorentwicklung 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 ansprechen 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 aufgeschlossen 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.

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

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

A.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.“

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

Grundlagen und Geschäftsverlauf

Die Allane SE mit Sitz in Pullach ist die Muttergesellschaft der Allane Mobility Group. Sie übernimmt zentrale Führungsaufgaben und ist für die strategische und finanzielle Steuerung des Konzerns verantwortlich. Gleichzeitig agiert die Allane SE auch als operativ tätige Gesellschaft für das Leasinggeschäft in Deutschland. In dieser Funktion ist die Allane SE wesentlich für die 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 Ergebnisauswirkung 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 tätigt 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.

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

Für die Allane SE ist eine gute und verantwortungsvolle Unternehmensführung und -kontrolle (Corporate Governance) ein wichtiges Mittel, um das Vertrauen des 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 Aufgabewahrnehmung 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 Klöpffer, 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 Klöpffer, 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 Klöpffer 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 Klöpffer 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 Klöpffer, 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 Aufsichtsrats 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 Flottenmanagementgeschäft	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	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 Kapitalmarkts;

- 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

B – Jahresabschluss der Allane SE

B.1 – Bilanz

der Allane SE, Pullach, zum 31. Dezember 2024 (HGB/RechKredV)

Aktiva

in EUR

		31.12.2024	31.12.2023
1. Forderungen an Kreditinstitute			
a) täglich fällig	2.512.738,36		1.203.047,43
		2.512.738,36	1.203.047,43
2. Forderungen an Kunden		48.931.157,56	35.229.005,74
darunter: an Finanzdienstleistungsinstitute 0 TEUR (Vorjahr: 0 TEUR)			
3. Anteile an verbundenen Unternehmen		11.131.378,33	11.131.378,33
4. Leasingvermögen		1.971.493.349,47	1.282.744.880,78
5. Immaterielle Anlagewerte			
a) selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Werte und Rechte	16.736.524,90		17.263.971,14
b) entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.121.605,65		3.316.626,17
c) Geschäfts- oder Firmenwert	1.088.450,00		1.286.350,00
		19.946.580,55	21.866.947,31
6. Sachanlagen		6.882.124,16	7.562.500,87
7. Sonstige Vermögensgegenstände		558.592.957,44	315.803.202,90
8. Rechnungsabgrenzungsposten		3.864.367,46	3.866.035,64
9. Aktive latente Steuern		1.736.883,00	0,00
		2.625.091.536,33	1.679.406.999,00

Passiva

in EUR

		31.12.2024	31.12.2023
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			
a) täglich fällig	181.644,79		-
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	994.986.069,36		813.883.022,48
		995.167.714,15	813.883.022,48
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kunden			
andere Verbindlichkeiten			
a) täglich fällig	2.698.078,10		2.789.750,09
b) mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist	3.252.312,19		3.532.063,58
		5.950.390,29	6.321.813,67
3. Sonstige Verbindlichkeiten		99.200.987,82	
4. Rechnungsabgrenzungsposten		1.397.832.331,71	510.821.244,64
5. Passive latente Steuern		0,00-	28.717.405,00
6. Rückstellungen			
a) Steuerrückstellungen	3.670.412,76		3.860.979,60
b) andere Rückstellungen	36.963.871,07		27.037.909,78
		40.634.283,83	30.898.889,38
7. Eigenkapital			
a) gezeichnetes Kapital	20.611.593,00		20.611.593,00
b) Kapitalrücklage	139.067.901,57		139.067.901,57
c) Gewinnrücklagen			
andere Gewinnrücklagen	12.635.666,66		12.635.666,66
d) Bilanzverlust (Vorjahr: Bilanzgewinn)	-86.009.332,70		21.686.996,40
		86.305.828,53	194.002.157,63
		2.625.091.536,33	1.679.406.999,00

B.2 – Gewinn- und Verlustrechnung

der Allane SE, Pullach, für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 (HGB/RechKredV)

in EUR			2024	2023
1. Leasingerträge		657.299.981,48		535.703.982,42
2. Leasingaufwendungen		293.661.544,47		284.300.808,65
			363.638.437,01	251.403.173,77
3. Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften		8.780.152,04		2.596.853,31
4. Zinsaufwendungen		52.452.901,16		16.718.252,55
			43.672.749,12	14.121.399,24
5. Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen			5.457.934,32	1.654.909,41
6. Aufwendungen aus Verlustübernahme			-	12.922,81
7. Provisionserträge		-	1.140.645,05	1.557.835,98
8. Provisionsaufwendungen		-	31.765.448,14	3.699.642,89
			-	-
9. Sonstige betriebliche Erträge			9.813.722,62	13.514.039,49
10. Allgemeine Verwaltungsaufwendungen				
a) Personalaufwand				
aa) Löhne und Gehälter	31.851.041,49			30.245.829,14
ab) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung				
darunter für Altersversorgung: TEUR - (Vorjahr: TEUR -)	5.288.132,94			5.132.847,19
		37.139.174,43		35.378.676,33
b) andere Verwaltungsaufwendungen		38.041.891,50		39.000.957,64
			75.181.065,93	74.379.633,97
11. Abschreibungen und Wertberichtigungen				
a) auf Leasingvermögen		329.509.179,02		154.168.775,10
b) auf immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen		9.283.624,19		10.525.402,57
			338.792.803,21	164.694.177,67
12. Sonstige betriebliche Aufwendungen			1.453.922,53	2.497.603,13
13. Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft		25.758.239,99		8.489.348,22
14. Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft		816.995,26		700.138,29
15. Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelten Wertpapieren		-		770.526,35
			24.941.244,73	7.018.684,58
16. Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit			-135.756.494,66	1.705.895,36
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			-29.915.208,93	1.165.921,55
18. Jahresfehlbetrag (Vorjahr: Jahresüberschuss)			-105.841.285,73	539.973,81
19. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			19.831.953,03	21.417.009,49
20. Einstellungen in andere Gewinnrücklagen				269.986,90
21. Bilanzverlust (Vorjahr: Bilanzgewinn)			-86.009.332,70	21.686.996,40

Allane SE

Pullach im Isartal

(Amtsgericht München, HRB 227195)

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis
zum 31. Dezember 2024

1. Grundlagen

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

2. Allgemeine Angaben zur Bilanzierung und Bewertung

2.1 Gliederung

Als Finanzdienstleistungsinstitut ist die Allane SE verpflichtet, einen Jahresabschluss nach den für Institute geltenden Regelungen des § 340 ff. HGB i.V.m. der Verordnung über die Rechnungslegung der Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute und Wertpapierinstitute (RechKredV) unter Berücksichtigung der Erweiterungen der Gliederung aufgrund des Leasinggeschäfts aufzustellen. Ergänzend dazu sind die Regelungen des Aktien- und Wertpapierhandelsgesetzes sowie das SE-Ausführungsgesetz zu beachten. Die Allane SE gilt als große Kapitalgesellschaft gemäß § 340a Abs. 1 S. 1 HGB.

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

2.2 Bilanzierung und Bewertung

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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden des Vorjahres wurden beibehalten, mit Ausnahme der in diesem Abschnitt ausgeführten Anpassungen.

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

Die **Forderungen an Kunden** sind zum Nennwert oder zum niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken, wofür Wertberichtigungen für latente und akute Risiken gebildet wurden, bewertet. Es werden Wertberichtigungen im Sinne des erwarteten Forderungsverlustes ermittelt. Für die 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 die Allane SE neben Erwartungen des Vorstands 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.

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

Das **Leasingvermögen** ist zu Anschaffungskosten einschließlich Nebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen und unter Berücksichtigung planmäßiger und außerplanmäßiger Abschreibungen angesetzt. Das Leasingvermögen wird unter Berücksichtigung der kalkulierten Restwerte linear über die zugrundeliegende Vertragsdauer abgeschrieben. Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei voraussichtlich dauerhaften Wertminderungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung ermittelt sich durch einen Vergleich zwischen dem ursprünglichen kalkulierten Restwert und einer Neueinschätzung des erwarteten Restwerts zum Vertragsende. Zuschreibungen erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, sobald die Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen entfallen sind.

Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung der Restwerte auf externe Marktexpertise unter Berücksichtigung der unternehmensinternen Remarketingkanäle und den damit verbundenen internen Marktpreiseinschätzungen zurück.

Immaterielle Anlagewerte enthalten selbst erstellte und erworbene Software. Von dem Aktivierungswahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB wurde Gebrauch gemacht. Selbst erstellte immaterielle Anlagewerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und linear abgeschrieben. Sofern die Voraussetzungen für eine Aktivierung nicht vorliegen, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst. Erworbene immaterielle Anlagewerte sind zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Die Abschreibungen auf immaterielle Anlagewerte erfolgen grundsätzlich planmäßig linear über eine Nutzungsdauer von drei bis fünf Jahren. Außerplanmäßige Abschreibungen erfolgen für immaterielle Anlagenwerte, die entweder nicht erfolgreich fertiggestellt werden konnten oder bei denen eine dauerhafte Wertminderung vorliegt. Diese Werte werden im Rahmen eines jährlich von der Gesellschaft selbst durchgeführten IT-Audit sowie einer Werthaltigkeitsprüfung identifiziert.

Des Weiteren enthalten die immateriellen Anlagewerte einen entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwert, der gemäß § 246 Abs. 1 S. 4 HGB aktiviert und über die Nutzungsdauer von 10 Jahren gemäß § 253 Abs. 3 S. 3 und S. 4 HGB linear abgeschrieben wird. Die Nutzungsdauer von 10 Jahren begründet sich dadurch, dass der erworbene Geschäftsbetrieb, welcher auf den Gebrauchtwagenverkauf spezialisiert ist, auf unbestimmte Zeit fortgeführt werden soll und die voraussichtliche Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann. Die temporäre Differenz aus der steuerlich angesetzten Nutzungsdauer von 15 Jahren des entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerts ist in der Ermittlung der latenten Steuern enthalten.

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

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

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände, welche nach Vertragsende von den Leasingnehmern zurückgegeben wurden und deren Verwertung noch aussteht, ausgewiesen. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme aus dem Leasingvermögen in das Umlaufvermögen erfolgt die Bewertung unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips. Hierbei greift der Vorstand zur Einschätzung der Entwicklung der Restwerte auf externe Marktexpertise unter Berücksichtigung der unternehmensinternen Remarketingkanäle und den damit verbundenen internen Marktpreiseinschätzungen zurück.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst.

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

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** wird für Leasinganzahlungen und erhaltene Subventionen linear nach Maßgabe der zugrunde liegenden Vertragslaufzeit aufgelöst. Im Rahmen der ABS-Transaktion werden zukünftige Zahlungen mit einem monatlich angepassten Zinssatz über die Vertragslaufzeit verzinst und der Barwert der Leasingraten auf die Vertragslaufzeit verteilt.

Aktive und passive latente Steuern werden für Differenzen zwischen dem handelsrechtlichen und steuerrechtlichen Ansatz von Vermögensgegenständen und Schulden sowie für Verlustvorträge angesetzt. Die Bewertung der latenten Steuern temporären Differenzen erfolgte in 2024 mit einem Steuersatz von 26,42% (Vorjahr: 26,36%).

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

Das **Eigenkapital** entspricht den satzungsgemäßen Vorgaben und untergliedert sich in das gezeichnete Kapital, die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 HGB und § 150 AktG, die

anderen Gewinnrücklagen und dem Bilanzgewinn bzw. Bilanzverlust.

Die **Leasingerträge** setzen sich aus Erträgen aus vertraglich vereinbarten Leasingraten, Full-Service-Leistungen wie Reparaturen, Reifen, etc., Schadenabrechnungen sowie der Vermarktung von Gebrauch-Leasingvermögen zusammen. Beträge, die bei Beginn des Leasingverhältnisses als Mietsonderzahlung vereinnahmt wurden, werden passivisch abgegrenzt und zeitanteilig linear über die vereinbarte Vertragslaufzeit ertragswirksam erfasst. Erträge und Aufwendungen aus den Full-Service-Leistungen für Treibstoffe, Kraftfahrzeugsteuern, Rundfunkbeiträgen und Fremdanmietungen werden erfolgsneutral erfasst und die Marge in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt. Darüber hinaus entstehen Erträge aus Provisionen und Subventionen mit verbundenen Unternehmen. Die hierfür im Austausch für die Beauftragung vereinbarte Gebühr oder Provision wird erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Zudem werden Provisionserlöse aus der Vermittlung von Leasingrückläufern erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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

Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres periodengerecht realisiert.

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

2.3 Währungsumrechnung

Auf fremde Währung lautende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten werden zum Zeitpunkt des Zuganges mit dem aktuellen Tageskurs und zum Stichtag mit den Devisenkassamittelkursen gemäß § 256a HGB i.V.m. § 340h HGB umgerechnet. Es bestehen zum Stichtag Vermögensgegenstände in Fremdwährung in Form von Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 64.493 (Vorjahr: TEUR 45.606). Die daraus resultierenden Aufwendungen für die Währungsumrechnung belaufen sich auf TEUR 48 (Vorjahr: Ertrag TEUR 68). Schulden, die auf Fremdwährung lauten, bestehen zum Stichtag nicht.

3. Erläuterung und Angaben zu einzelnen Posten des Jahresabschlusses

3.1 Bilanz

Die **Forderungen an Kreditinstitute** in Höhe von TEUR 2.513 (Vorjahr: TEUR 1.203) bestehen aus täglich fälligen Bankguthaben. Davon fallen TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 10) gegenüber verbundenen Unternehmen an.

Die **Forderungen an Kunden** in Höhe von TEUR 48.931 (Vorjahr: TEUR 35.229) bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Leasingraten, Full-Service-Leistungen, Schadenfällen sowie Fahrzeugverkäufen. Zum 31. Dezember 2024 bestehen Wertberichtigungen auf den Forderungsbestand in Höhe von TEUR 4.008 (Vorjahr: TEUR 3.049).

Der Posten **Leasingvermögen** umfasst 1.971 Mio. EUR (Vorjahr: 1.282,7 Mio. EUR). In den Abschreibungen des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von 329,5 Mio. EUR (Vorjahr: 154,2 Mio. EUR) waren außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von 102,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,8 Mio. EUR) enthalten. Diese setzten sich aus Abschreibungen in Höhe von 102,2 Mio. Euro und Zuschreibungen in Höhe von 0,1 Mio. Euro zusammen.

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

Im Geschäftsjahr sind selbst erstellte **immaterielle Vermögensgegenstände** des Anlagevermögens in Höhe von TEUR 16.737 (Vorjahr: TEUR 17.264) ausgewiesen. Davon sind im laufenden Geschäftsjahr für in Arbeit befindliche Entwicklungsprojekte Herstellungskosten in Höhe von TEUR 6.333 (Vorjahr: TEUR 8.581) angefallen. Unter Berücksichtigung der hierfür gebildeten passiven latenten Steuern in Höhe von TEUR 4.422 (Vorjahr: TEUR 4.551) ergibt sich ein ausschüttungsgesperrter Betrag aus der Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände des Anlagevermögens nach § 268 Abs. 8 HGB von TEUR 12.315 (Vorjahr: TEUR 12.713). Die entgeltlich erworbenen immateriellen Anlagewerte sind mit TEUR 2.122 (Vorjahr: TEUR 3.317) im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken. Der Betrag ergibt sich im Wesentlichen durch den Erwerb von Lizenzen. Die

Anschaffungen dienen der kontinuierlichen Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur. Die Abschreibungen auf die immateriellen Vermögensgegenstände sind auf TEUR 7.455 (Vorjahr: TEUR 7.706) leicht gesunken. Davon fielen im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf nicht erfolgreich fertiggestellte Software in Höhe von TEUR 169 (Vorjahr: TEUR 799) an.

Die **sonstigen Vermögensgegenstände** in Höhe von TEUR 558.593 (Vorjahr: TEUR 315.803) enthalten im Wesentlichen Forderungen an verbundene Unternehmen in Höhe von TEUR 477.800 (Vorjahr: TEUR 215.168). Im Wesentlichen resultiert der Anstieg aus der Erhöhung der Forderungen gegenüber der Isar Valley S.A. in Höhe von TEUR 192.058 (Vorjahr: TEUR 68.585) und für Darlehen mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 51.000). Darüber hinaus betreffen die sonstigen Vermögensgegenstände zum Verkauf bestimmte Fahrzeugbestände mit TEUR 26.853 (Vorjahr: TEUR 32.737) und Versicherungsansprüche mit TEUR 8.882 (Vorjahr: TEUR 6.830).

Über Forderungen an verbundene Unternehmen wurde in Höhe von insgesamt TEUR 78.269 (Vorjahr: TEUR 60.999) der Rangrücktritt erklärt. Im Geschäftsjahr wurden Forderungen gegenüber Allane Schweiz AG in Höhe von TEUR 21.495 (Vorjahr: TEUR 3.505) wertberichtigt.

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** betreffen Darlehen mit vereinbarter Laufzeit. Darin enthalten sind Darlehen von verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 911.986 (Vorjahr: TEUR 706.916).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** umfassen im Wesentlichen Kundenkautionen in Höhe von TEUR 3.252 und Überzahlungen von Kunden in Höhe von TEUR 2.549.

Die **sonstigen Verbindlichkeiten** in Höhe von TEUR 99.201 (Vorjahr TEUR 94.763) enthalten unter anderem folgende Positionen:

Sonstige Verbindlichkeiten

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.271	4.301	>100
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.659	49.917	-34,6
Erhaltene Anzahlungen aus Full-Serviceverträgen	16.950	12.180	39,2
Sonstige	36.321	28.365	28,1
Gesamt Allane SE	99.201	94.763	24,6

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** in Höhe von TEUR 13.271 (Vorjahr: TEUR 4.301) sind im Wesentlichen Verrechnungskonten, die täglich fällig sind und monatlich beglichen werden. Die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 36.321 (Vorjahr: TEUR 28.365) enthalten im Wesentlichen ausstehende Rechnungen für Fahrzeugkäufe in Höhe von TEUR 19.250 (Vorjahr: TEUR 24.079) und bedingt rückzahlungspflichtigen Restwertunterstützungen im Bereich Captive Leasing in Höhe von TEUR 11.223.

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 1.397,8 Mio. EUR (Vorjahr: 510,8 Mio. EUR) resultieren hauptsächlich aus dem ABS-Programm. Zur Durchführung des ABS-Programmes wurde die Isar Valley S.A. gegründet, an der die Allane SE jedoch keinen Kapitalanteil hält. Die Höhe des passiven Abgrenzungspostens gegenüber der Isar Valley S.A. beträgt zum Stichtag 1.259,8 Mio. EUR (Vorjahr: 444,4 Mio. EUR). Zudem werden in diesem Posten Leasingsonderzahlungen von Kunden in Höhe von 78,6 Mio. EUR (Vorjahr: 66,5 Mio. EUR) und erhaltene Subventionen von nahestehendem Unternehmen in Höhe von 53,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0,00 Mio. EUR) abgegrenzt. Im Geschäftsjahr 2024 wurde ein Betrag in Höhe von TEUR 7.182, der im Vorjahr noch als Subventionszahlungen von nahestehenden Unternehmen zusammen mit den Provisionszahlungen an nahestehenden Unternehmen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen war, auf laufende Rechnung umgegliedert. Die Umgliederung erfolgte in den passiven Rechnungsabgrenzungsposten, wodurch dieser sich zum Stichtag 31. Dezember 2024 entsprechend erhöhte. Bereinigt um diese Umgliederung belief sich der passive Rechnungsabgrenzungsposten zum 31. Dezember 2023 auf TEUR 1.391.

Zum 31.12.2024 ergibt sich nach Saldierung von aktiven und passiven latenten Steuern ein Aktivüberhang von TEUR 1.737.

Dieser wird in Ausübung des Wahlrechts (§ 274 HGB) angesetzt. Im Vorjahr waren unter den **latenten Steuern** passive latente Steuern in Höhe von TEUR 28.717 ausgewiesen. Im Folgenden ist die Verteilung der latenten Steuern auf die einzelnen temporären Differenzen und den Verlustvortrag sowie deren Veränderung zum Vorjahr dargestellt. In der Darstellung handelt es sich bei den positiven Bilanzwerten um zu versteuernde temporäre Differenzen (passive latente Steuern) und bei den negativen Bilanzwerten um abzugsfähige temporäre Differenzen (aktive latente Steuern).

Veränderung latente Steuern je Bilanzposition

in TEUR	2024	2023	Veränderung
Immaterielle Anlagewerte	4.343	4.491	148
Leasingvermögen	11.589	25.326	-13.737
Zum Verkauf bestimmte Fahrzeuge	1.246	1.985	-739
Andere Rückstellungen	-1.597	-2.824	1.227
Sonstige	-370	-261	-109
Verlustvortrag	-16.948	0	-16.948
Gesamt Allane SE	-1.737	28.717	-30.454

Unter den **Steuerrückstellungen** in Höhe von TEUR 3.670 (Vorjahr: TEUR 3.861) werden Rückstellungen für die Gewerbesteuer in Höhe von TEUR 1.584 (Vorjahr: TEUR 1.772) und für die Körperschaftsteuer in Höhe von TEUR 2.086 (Vorjahr: TEUR 2.089) erfasst.

Unter den **anderen Rückstellungen** in Höhe von TEUR 36.964 (Vorjahr: TEUR 27.038) sind im Wesentlichen folgende Rückstellungen ausgewiesen: ausstehende Rechnungen in Höhe von TEUR 29.731 (Vorjahr: TEUR 21.508), Personalaufwendungen in Höhe von TEUR 2.982 (Vorjahr: TEUR 2.462), Kundenbonusverpflichtungen in Höhe von TEUR 3.905 (Vorjahr: TEUR 2.681) und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 346 (Vorjahr: TEUR 387). Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Rechnungen ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Händlerboni und Provisionen im Bereich Captive Leasing ausstehen.

Das **Eigenkapital** untergliedert sich in das gezeichnete Kapital in Höhe von TEUR 20.612 (Vorjahr: TEUR 20.612), die Kapitalrücklage gem. § 272 Abs. 2 HGB in Höhe von TEUR 139.068 (Vorjahr: TEUR 139.068), die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von TEUR 12.636 (Vorjahr: TEUR 12.636) und dem Bilanzverlust von TEUR 86.009 (Vorjahr: Bilanzgewinn TEUR 21.687).

Das Grundkapital der Gesellschaft ist eingeteilt in 20.611.593 sämtliche auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Das anteilige Grundkapital je Aktie beträgt EUR 1,00. Das Grundkapital ist voll eingezahlt.

3.2 Gewinn- und Verlustrechnung

Die **Leasingerträge** gliedern sich wie folgt:

Leasingerträge

in TEUR	2024	2023	Veränderung in %
Erlöse			
Fahrzeugverkauf	254.810	255.416	-0,1
Laufende Finanzierungsraten	303.583	189.236	60,4
Übrige	98.907	91.052	8,6
Gesamt Allane SE	657.300	535.704	22,7

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

Die **Leasingaufwendungen** in Höhe von TEUR 293.662 (Vorjahr: TEUR 284.301) umfassen neben laufenden (Service-) Aufwendungen für den Fuhrpark in Höhe von TEUR 79.945 (Vorjahr: TEUR 63.717), Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks in Höhe von TEUR 213.716 (Vorjahr: TEUR 220.584). In den Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks sind seit diesem Geschäftsjahr Marketingaufwendungen in Höhe von TEUR 908 (Vorjahr: TEUR 0) enthalten, die vorher in der anderen Verwaltungsaufwendungen enthalten waren.

Die **Zinserträge** in Höhe von TEUR 8.780 (Vorjahr: TEUR 2.597) beinhalten mit TEUR 2.898 (Vorjahr: TEUR 1.446) Zinserträge von verbundenen Unternehmen und darin mit TEUR 2.746 (Vorjahr: TEUR 1.276) Zinserträge aus dem Ausland.

Die **Zinsaufwendungen** in Höhe von TEUR 52.453 (Vorjahr: TEUR 16.718) enthalten Kontokorrentzinsen aus laufenden Darlehen mit verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 26.197 (Vorjahr: TEUR 14.818), Refinanzierungsaufwendungen aus der ABS-Transaktion in Höhe von TEUR 23.235 (Vorjahr: TEUR 971), Zinsen aus Finanzierungen von Banken in Höhe von TEUR 2.797 (Vorjahr: TEUR 783), sowie sonstige Zinsaufwände in Höhe von TEUR 224 (Vorjahr: TEUR 147).

Die **Erträge aus Gewinngemeinschaften, Gewinnabführungs- oder Teilgewinnabführungsverträgen** in Höhe von TEUR 5.458 (Vorjahr: TEUR 1.655) resultieren aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Allane Mobility Consulting GmbH und der One Mobility Management GmbH, beide Pullach.

Die **Aufwände aus der Verlustübernahme** in Höhe von TEUR 13 resultierten im Vorjahr aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der One Mobility Management GmbH, Pullach.

Unter den **Provisionserträgen** in Höhe von TEUR 1.141 (Vorjahr: TEUR 1.558) werden im Wesentlichen Vermittlungsprovisionen in Höhe von TEUR 679 (Vorjahr: TEUR 1.085) und Franchisegebühren in Höhe von TEUR 462 (Vorjahr: TEUR 473) ausgewiesen.

Unter den **Provisionsaufwendungen** werden Vertriebsprovisionen in Höhe von TEUR 31.765 (Vorjahr: TEUR 3.700) ausgewiesen. Der Anstieg resultiert aus der Erhöhung des Geschäftsvolumens im Bereich Captive Leasing.

Unter den **sonstigen betrieblichen Erträgen** in Höhe von TEUR 9.814 (Vorjahr: TEUR 13.514) sind im Wesentlichen Erträge aus Kosten-Weiterberechnungen an Dritte in Höhe von TEUR 2.760 (Vorjahr: TEUR 3.770), Erträge aus aktivierten Eigenleistungen in Höhe von TEUR 3.492 (Vorjahr: TEUR 2.908), sowie Erträge aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 1.546 (Vorjahr: TEUR 2.071) enthalten.

Die **anderen Verwaltungsaufwendungen** in Höhe von TEUR 34.596 (Vorjahr: TEUR 39.001) beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für EDV in Höhe von TEUR 9.128 (Vorjahr: TEUR 11.128), Aufwendungen für Miete und Instandhaltung in Höhe von TEUR 4.797 (Vorjahr: TEUR 4.375), Aufwendungen aus Marketingaktivitäten in Höhe von TEUR 1.057 (Vorjahr: TEUR 3.151), sonstige Rechts- und Beratungskosten von TEUR 2.733 (Vorjahr: TEUR 2.924), Aufwendungen für Rechte, Lizenzen und Konzessionen in Höhe von TEUR 1.793 (Vorjahr: TEUR 1.731), Aufwendungen für Gerichts-, Rechts- und Vergleichskosten in Höhe von TEUR 465 (Vorjahr: TEUR 568), sowie Aufwendungen für Investor Relations in Höhe von TEUR 309 (Vorjahr: TEUR 373) und andere sächliche Gemeinkosten. Die Aufwendungen für EDV sind gesunken, aber weiterhin auf einem hohen Niveau. Dies ist zurückzuführen auf ein hohes Maß an Eigenentwicklungen in Bezug auf neue Produkte und Dienstleistungen sowie der Optimierung bestehender Software und Infrastruktur. Die Marketingaufwendungen sind aufgrund einer Reklassifizierung von Marketingaufwendungen in Höhe von TEUR 981, die im

Zusammenhang mit dem Verkauf des Fuhrparks entstehen, gesunken. Diese wurden nun den Leasingaufwendungen zugeordnet.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Leasingvermögen** betragen TEUR 329.509 (Vorjahr: TEUR 154.169). Diese unterteilt sich in planmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 227.368 (Vorjahr: TEUR 150.381) und außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von TEUR 102.142 (Vorjahr: TEUR 3.788).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** in Höhe von TEUR 1.454 (Vorjahr: TEUR 2.498) resultieren im Wesentlichen aus Aufwendungen aus Kursdifferenzen in Höhe von TEUR 975 (Vorjahr: TEUR 1.368). Im Vorjahr wurden die Subventionszahlungen von nahestehenden Unternehmen in Höhe von 7.182 TEUR zusammen mit den Provisionszahlungen an nahestehenden Unternehmen in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Diese wurden im Geschäftsjahr 2024 auf laufende Rechnung umgebucht und sind nun im passiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten. Bereinigt um diese Umgliederung beliefen sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen zum 31.12.2023 auf 10.881 TEUR.

Die **Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Forderungen und bestimmte Wertpapiere sowie Zuführungen zu Rückstellungen im Kreditgeschäft** resultieren im Wesentlichen aus Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von TEUR 25.758 (Vorjahr: TEUR 8.489). Davon fallen TEUR 22.138 (Vorjahr: TEUR 4.611) auf verbundene Unternehmen ab, die vor allem aus der Wertberichtigung für Forderungen gegenüber der Allane Schweiz AG resultieren.

Die **Erträge aus Zuschreibungen zu Forderungen und bestimmten Wertpapieren sowie aus der Auflösung von Rückstellungen im Kreditgeschäft** in Höhe von TEUR 817 (Vorjahr: TEUR 700) resultieren komplett aus Erträgen aus Zahlungen abgeschriebener Forderungen.

Erträge aus Zuschreibungen zu Beteiligungen, Anteilen an verbundenen Unternehmen und wie Anlagevermögen behandelten Wertpapieren wurden in der Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 771) erfasst.

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** ergeben einen Ertrag in Höhe von TEUR 29.915 (Vorjahr: TEUR 1.166 Aufwand). Dieser setzt sich aus dem latenten Steuerertrag in Höhe von TEUR 30.454 (Vorjahr: TEUR 2.747 latente Steuererträge) sowie dem laufenden Aufwand aus Ertragsteuern in Höhe von TEUR 539 (Vorjahr: TEUR 3.913) zusammen.

4. Sonstige Angaben

4.1 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften bestanden zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von 1,6 Mio. Euro (Vorjahr: 1,6 Mio. Euro). Mit einer Inanspruchnahme der Bürgschaften wird derzeit nicht gerechnet.

Der Gesamtbuchwert des als Sicherheit übertragenen Leasingvermögens beläuft sich auf TEUR 1.243.633 (Vorjahr: TEUR 382.502).

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Mietverhältnissen belaufen sich insgesamt auf TEUR 39.590 (Vorjahr: TEUR 35.727). Der Anstieg resultiert aus der Anmietung neuer Räumlichkeiten für den Standort in Pullach.

4.2 Mutterunternehmen

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

Diejenige Muttergesellschaft, die den Konzernabschluss für den größten Kreis von Unternehmen aufstellt, ist die Banco Santander S.A., Santander, Spanien. Dieser Konzernabschluss ist beim spanischen Handelsregister, CNMW, No. 19679 hinterlegt.

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

Die Allane SE ist aufgrund der Kapitalmarktorientierung zur Aufstellung eines eigenen Konzernabschlusses nach § 290 HGB verpflichtet. Der Konzernabschluss der Allane SE zum 31. Dezember 2024 wurde in Übereinstimmung mit den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind und den

ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss der Allane SE, der Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht der Gesellschaft werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

4.3 Anteile an verbundenen Unternehmen

In der folgenden Aufstellung sind alle verbundenen Unternehmen der Allane SE aufgeführt:

Liste des Anteilsbesitzes

Name	Sitz	Eigenkapital	Kapitalanteil	Jahres- ergebnis
Allane Leasing G.m.b.H.	Wien/Österreich	- 2.482.767 EUR	100,0 %	-123.081 EUR
Allane Location Longue Durée S.A.R.L	Rueil-Malmaison/Frankreich	16.831.952 EUR	100,0 %	4.745.953 EUR
Allane Schweiz AG	Urdorf/Schweiz	6.255.665 CHF	100,0 %	-7.146.274 CHF
Allane Mobility Consulting GmbH ³⁾	Pullach	11.295.526 EUR	100,0 %	5.455.157 EUR
autohaus24 GmbH	Pullach	- 2.199.428 EUR	100,0 %	342.255 EUR
Allane Services Verwaltungs GmbH	Rostock	29.073 EUR	100,0 %	1.153 EUR
Allane Services GmbH & Co. KG	Rostock	2.301.772 EUR	100,0 %	341.304 EUR
Allane Mobility Consulting Österreich GmbH ¹⁾	Wien/Österreich	- 1.170.822 EUR	100,0 %	- 273.537 EUR
Allane Mobility Consulting S.A.R.L. ¹⁾	Rueil-Malmaison/Frankreich	- 1.947.063 EUR	100,0 %	- 360.805 EUR
Allane Mobility Consulting B.V. ¹⁾	Hoofddorp/Niederlande	- 3.054.981 EUR	100,0 %	- 122.477 EUR
Allane Mobility Consulting AG ²⁾ 4)	Urdorf/Schweiz	- 436.371 CHF	100,0 %	- 419.436 CHF
One Mobility Management GmbH ³⁾	Pullach	23.990 EUR	100,0 %	2.778 EUR

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

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

³⁾ Gesellschaft hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Allane SE.

⁴⁾ Gesellschaft ist nicht börsennotiert.

Der Stichtagskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt zum 31. Dezember 2024 0,94120 CHF (Vorjahr: 0,92600 CHF). Der Durchschnittskurs des Schweizer Franken (EUR – CHF) beträgt im Geschäftsjahr 2024 0,95340 CHF (Vorjahr: 0,97166 CHF).

4.4 Organe der Allane SE

Aufsichtsrat	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Ignacio Barbadillo Llorens Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Juni 2024) Leiter Global Leasing der Santander Consumer Finance S.A. Madrid, Spanien	Mitglied des Vorstands der Drive S.r.l., Italien Mitglied des Vorstands der Santander Consumer Leasing S.A., Frankreich
Norbert van den Eijnden Mitglied des Aufsichtsrats Freiberuflicher Berater Maarsse, Niederlande	Mitglied des Aufsichtsrats der Bovemij NV, Vorsitzender der Chairman Foundation Duurzame Vecht
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, Deutschland	Mitglied des Aufsichtsrats der Santander Consumer Operations Services GmbH, Mönchengladbach, Deutschland Vorsitzender des Advisory Board der VCFS Germany GmbH, Köln, Deutschland
Keunbae Hong Mitglied des Aufsichtsrats Managing Director Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Republik Korea	Mitglied des Board of Directors der Beijing Hyundai Motor Finance, Beijing, China Mitglied des Board of Directors der BAIC Hyundai Leasing, China
Eva Kellershof Mitglied des Aufsichtsrats (seit 17. Mai 2024) Vice President Sales for North America and Europe Netsol Inc. Calabasas, USA	Board Advisor der Way.com, San Francisco, USA Board Advisor der HIVE (drivehive.com), Los Angeles, USA
Jochen Klöpffer Mitglied des Aufsichtsrats Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 27. Juni 2024) Chief Risk Officer der Santander Consumer Bank AG, Hamburg, Deutschland	Mitglied der Geschäftsführung der Santander Consumer Holding GmbH
Ross Williams Mitglied des Aufsichtsrats Vice President, Head of Global Business Division Hyundai Capital Services, Inc. Seoul, Republik Korea	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 Caoital Bank Europe GmbH, Frankfurt am Main Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital Canada Inc., Kanada Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital France SAS, Frankreich Mitglied des Vorstands der Hyundai Capital America Corp., USA
Vorstand der Allane SE	Mitgliedschaft in Aufsichtsräten und anderen vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
Eckart Klumpp Vorsitzender (seit 1. Januar 2024) München	
Álvaro Hernández München	

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

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

Die Gesamtbezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 belaufen sich auf TEUR 1.463 (Vorjahr: TEUR 1.071). Darin enthalten sind Bezüge von ehemaligen Vorstandsmitgliedern die sich im Geschäftsjahr auf TEUR 64 (Vorjahr: TEUR 20) belaufen. Versorgungszusagen für Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands existieren nicht.

4.5 Arbeitnehmer

Im Jahresmittel wurden von der Gesellschaft 416 (Vorjahr: 416) Angestellte beschäftigt. Davon sind 7 Angestellte (Vorjahr: 5 Angestellte) in leitender Funktion.

4.6 Angaben über Aktienbesitz

Im Geschäftsjahr 2024 bestanden keine Beteiligungen, an der Gesellschaft, die nach §§ 33 und 34 WpHG mitgeteilt und wie nachfolgend ersichtlich nach § 40 Abs. 1 WpHG mit dem Ziel der europaweiten Verbreitung veröffentlicht worden sind.

4.7 Angaben zum Gesamthonorar des Abschlussprüfers

Im Geschäftsjahr 2024 wurden für die Jahresabschlussprüfung 2024, sowie die Konzernabschlussprüfung, die Prüfung der Isar Valley S.A. und das Reporting Package der Allane Mobility Group Honorare in Höhe von TEUR 650 (Vorjahr: TEUR 600) erfasst. Für die Jahresabschluss- und Konzernabschlussprüfung 2023 wurden im Geschäftsjahr 2024 zusätzliche Honorare in Höhe von TEUR 161 erfasst. Die Abschlussprüfer Honorare für Tochtergesellschaften der Allane SE für das Geschäftsjahr 2024 gegenüber Netzwerkgesellschaften des PwC (PricewaterhouseCoopers) Netzwerks belaufen sich auf TEUR 195. Honorare für sonstige Leistungen bestanden im Geschäftsjahr 2024 nicht.

4.8 Vorschlag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Die Allane SE weist im Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2024 einen Bilanzverlust von TEUR 86.009 (Vorjahr: Bilanzgewinn TEUR 21.687) aus. Für das Geschäftsjahr 2024 erwägt der Vorstand der Allane SE eine Dividende von 0,00 Euro je Aktie zur Ausschüttung vorzuschlagen. Die Annahme dieses Vorschlags würde zur folgend dargestellten Ergebnisverwendung führen:

Ergebnisverwendung 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	0	19.832

Zum 31. Dezember 2024 bestehen 20.611.593 dividendenberechtigte Stammaktien. Die Annahme eines Dividendenvorschlags von 0,00 Euro je Aktie, würde zu keiner Dividendenzahlung führen. Dies entspräche einer Ausschüttungsquote von ca. 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 des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2023 wurde von der Hauptversammlung am 27. Juni 2024 unverändert angenommen.

4.9 Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz

Die gemäß § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene jährliche Erklärung des Vorstands und des Aufsichtsrats zur Einhaltung der Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex sowie zu etwaigen Abweichungen wurde im Februar 2025 aktualisiert. Die Entsprechenserklärung wird den Aktionären auf der Webseite der Allane SE (<http://ir.allane-mobility-group.com>) in der Rubrik „Corporate Governance“ dauerhaft zugänglich gemacht.

4.10 Mindestbesteuerung

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.

4.11 Übrige Angaben

Die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen umfassen Beziehungen zwischen der Hyundai Capital Bank Europe GmbH sowie deren verbundenen Unternehmen Banco Santander S.A., Spanien einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures und Hyundai Motor Company, Seoul, Korea einschließlich ihrer direkten und indirekten Tochtergesellschaften, Beteiligungsunternehmen und Joint-Ventures. Für Darlehen mit direkten Tochtergesellschaften der Allane SE besteht, sofern vertraglich vereinbart, ein Rangrücktritt. (3.1 Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen).

4.12 Nachtragsbericht

Im ersten Quartal 2025 wurde 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.

Nach dem Bilanzstichtag hat die Allane SE am 06. Juni 2025 mit ihrer Mehrheitsgesellschafterin, der Hyundai Capital Bank Europe GmbH, einen Darlehensvertrag über ein nachrangiges Gesellschafterdarlehen in Höhe von 26 Mio. EUR abgeschlossen. Die Darlehensmittel wurden am 11. 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.

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

Eckart Klumpp
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstand

Anlagenpiegel: Entwicklung des Anlagevermögens zum 31. Dezember 2024

	Anschaffungs- und/oder Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwerte	
	01.01.2024	Zugänge	Umbuchung	Abgänge	31.12.2024	01.01.2024	Abschreibungen im Geschäftsjahr	Umbuchung	Abgänge	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2023
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	11.131.378,33	0,00	0,00	0,00	11.131.378,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.131.378,33	11.131.378,33
Leasingvermögen¹⁾	1.571.144.771,11	1.212.303.255,29	-518.990,27	-340.970.587,02	2.441.958.449,11	-288.399.890,33	-329.508.512,32	128.147,04	147.315.155,97	-470.465.099,64	1.971.493.349,47	1.282.744.880,78
Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte ²⁾	30.811.668,94	6.332.524,09	0,00	-966.968,52	36.177.224,51	-13.547.697,80	-6.061.863,34	0,00	168.861,53	-19.440.699,61	16.736.524,90	17.263.971,14
2. entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten ³⁾	7.077.511,62	0,00	0,00	0,00	7.077.511,62	-3.760.885,45	-1.195.020,52	0,00	0,00	-4.955.905,97	2.121.605,65	3.316.626,17
3. Geschäfts- und Firmenwerte ⁴⁾	1.979.000,00	0,00	0,00	0,00	1.979.000,00	-692.650,00	-197.900,00	0,00	0,00	-890.550,00	1.088.450,00	1.286.350,00
II. Sachanlagen												
1. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ⁵⁾	12.234.915,62	2.079.266,00	518.990,27	-2.858.245,92	11.974.925,97	-4.672.414,75	-1.830.205,95	-128.147,04	1.537.965,93	-5.092.801,81	6.882.124,16	7.562.500,87
Summe gesamt	1.634.379.245,62	1.220.715.045,38	0,00	-344.795.801,46	2.510.298.489,54	-311.073.538,33	-338.793.502,13	0,00	149.021.983,43	-500.845.057,03	2.009.453.432,51	1.323.305.707,29

¹⁾ In den Abschreibung im Geschäftsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 102.225.317,74 EUR (2023: 3.917.307,02 EUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 83.660,82 EUR (2023: 129.141,48 EUR) enthalten.

²⁾ In den Abschreibung im Geschäftsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 168.861,53 EUR (2023: 799.239,41 EUR) sowie Wertaufholung in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) enthalten.

³⁾ In den Abschreibung im Geschäftsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) enthalten.

⁴⁾ In den Abschreibung im Geschäftsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) enthalten.

⁵⁾ In den Abschreibung im Geschäftsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) sowie Wertaufholungen in Höhe von 0 EUR (2023: 0 EUR) enthalten.

Allane SE, Pullach
Fristengliederung unter Berücksichtigung von § 9 RechKredV

	bis 3 Monate	3 bis 12 Monate	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit	Summe
<u>Fristengliederung nach § 9 RechKredV</u>						
Andere Forderungen an Kreditinstitute						
<i>(Aktivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
Forderungen an Kunden						
<i>(Aktivposten Nr. 2)</i>						
31. Dezember 2024 (EUR)	48.931.158	0	0	0	0	48.931.158
31. Dezember 2023 (EUR)	35.229.006	0	0	0	0	35.229.006
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 1b)</i>						
31. Dezember 2024 (EUR)	83.000.000	81.986.069	830.000.000	0	0	994.986.069
31. Dezember 2023 (EUR)	106.967.000	46.916.022	660.000.000	0	0	813.883.022
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden mit vereinbarter Laufzeit oder Kündigungsfrist						
<i>(Passivposten Nr. 2b)</i>						
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	3.252.312	3.252.312
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	3.532.064	3.532.064
Verbriefte Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 3a)</i>						
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
Ergänzende Angaben						
Sonstige Verbindlichkeiten						
<i>(Passivposten Nr. 4)</i>						
davon Sale- and-Mietkauf-back						
31. Dezember 2024 (EUR)	0	0	0	0	0	0
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	0	0	0	0
davon verbundenen Unternehmen						
31. Dezember 2024 (EUR)	2.156.565	11.114.421	0	0	0	13.270.986
31. Dezember 2023 (EUR)	0	0	11.680.315	0	0	11.680.315

Versicherung des Vorstands der Allane SE, Pullach

Gemäß §§ 264 Abs. 2 Satz 3 und 289 Abs. 1 Satz 5 HGB für das Geschäftsjahr 2024

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

Pullach, 12. Juni 2025

Der Vorstand

Eckart Klumpp
Vorstandsvorsitzender

Álvaro Hernández
Vorstand

„BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Allane SE, Pullach

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Allane SE, Pullach, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2024 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Allane SE, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2024 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

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

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

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

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

Nachfolgend stellen wir den besonders wichtigen Prüfungssachverhalt dar:

① Werthaltigkeit des Leasingvermögens

- ① Im Jahresabschluss der Allane SE werden zum 31. Dezember 2024 im Bilanzposten "Leasingvermögen" Vermögensgegenstände in Höhe von € 1.971,5 Mio ausgewiesen (75,1 % der Bilanzsumme). Die Bewertung des Leasingvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten, die über die Vertragslaufzeit planmäßig auf den erwarteten Restwert am Vertragsende abgeschrieben werden. Die Festlegung des erwarteten Restwerts erfolgt auf Basis von Marktwertprognosen sowie eigener historischer Vermarktungsergebnisse. Die erwarteten Restwerte werden laufend überwacht. Liegt ein gesunkener Restwert vor, wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt, ein beizulegender Zeitwert ermittelt und unter Beachtung von § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB ggf. eine außerplanmäßige Abschreibung auf das Leasingvermögen vorgenommen. Auf Basis dieser Wertermittlung ergaben sich im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf das Leasingvermögen in Höhe von € 102,1 Mio.

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

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zunächst ein Verständnis vom implementierten Prozess der Gesellschaft zur Beurteilung der Werthaltigkeit des Leasingvermögens verschafft. Dabei haben wir die Aufbau- und Ablauforganisation, die IT-Systeme und das Bewertungsmodell berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir die Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen und diesen auf Angemessenheit beurteilt. Die für den Werthaltigkeitstest herangezogenen Parameter haben wir auf Aktualität beurteilt und mit branchenspezifischen Markterwartungen abgeglichen sowie Unterlagen und Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter hierzu gewürdigt. Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen haben wir kritisch gewürdigt und beurteilt, ob sie innerhalb einer vertretbaren Bandbreite liegen. Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der zur Beurteilung des Leasingvermögens durchgeführte Werthaltigkeitstest sachgerecht durchgeführt wurde und die verwendeten Parameter und getroffenen Annahmen innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten liegen.
- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Bewertung des Leasingvermögens sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

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

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

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Allane_SE_JA_LB_ESEF-2024-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der

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

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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

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

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 27. Juni 2024 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 14. Januar 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer der Allane SE, Pullach, tätig.

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

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk

über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Pascal Vollmann.“

Düsseldorf, den 13. Juni 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pascal Vollmann
Wirtschaftsprüfer

ppa. Valentino Saitta
Wirtschaftsprüfer