



GESCHÄFTSBERICHT

2025

31. MÄRZ 2026

2025

war ein ausgezeichnetes Jahr
für die AUTO1 Group

842Tsd. verkaufte Fahrzeuge
22% Wachstum im Jahresvergleich

€991 Mio. Rohergebnis
37% Wachstum im Jahresvergleich

€198Mio. bereinigtes EBITDA
bestes Resultat seit dem Börsengang

2025 AUTO 1 Group Highlights

		Q4 2024	Q4 2025	Q-Q (%)	FY 2024	FY 2025	Y-Y (%)
Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge	T(#)	183	219	19,7 %	690	842	22,1 %
Verkaufte Autos (Merchant)	T(#)	163	190	17,1 %	615	741	20,4 %
Verkaufte Autos (Retail)	T(#)	21	29	39,9 %	74	102	36,4 %

Auszüge aus der P&L

		Q4 2024	Q4 2025	Q-Q (%)	FY 2024	FY 2025	Y-Y (%)
Gesamtumsatz	(m EUR)	1.699,9	2.134,3	25,6 %	6.271,9	8.172,6	30,3 %
Umsatzerlöse (Merchant)	(m EUR)	1.347,5	1.641,2	21,8 %	5.037,8	6.413,6	27,3 %
Umsatzerlöse (Retail)	(m EUR)	352,5	493,1	39,9 %	1.234,1	1.759,0	42,5 %
Gesamtrohergebnis	(m EUR)	201,3	265,4	31,8 %	724,7	990,6	36,7 %
Rohergebnis (Merchant)	(m EUR)	153,1	187,7	22,6 %	562,6	722,8	28,5 %
Rohergebnis (Retail)	(m EUR)	48,2	77,8	61,2 %	162,1	267,8	65,2 %
Rohergebnis pro Einheit	(EUR)	1.096	1.202	9,6 %	1.049	1.172	11,7 %
Rohergebnis pro Einheit (Merchant)	(EUR)	942	986	4,7 %	914	976	6,7 %
Rohergebnis pro Einheit (Retail)	(EUR)	2.318	2.632	13,6 %	2.163	2.605	20,4 %
Bereinigtes EBITDA auf Gruppenebene	(m EUR)	37,2	45,2	21,6 %	109,2	197,5	80,8 %
Bereinigte EBITDA-Marge auf Gruppenebene	%	2,2 %	2,1 %	(0,1pp)	1,7 %	2,4 %	0,7pp
Konzerngesamtergebnis	(m EUR)	14,9	13,4	(10,0)%	20,9	77,9	273,1 %

Hinweis: GPU ist nicht gleich Rohergebnis dividiert durch Anzahl der verkauften Autos, da die Auswirkungen der Bestandsveränderungen durch die Aktivierung von internen Aufbereitungskosten, die nicht Teil des Materialaufwands sind, nicht berücksichtigt werden.

Auszüge aus der Bilanz

		9M 2025	12M 2025	Q-Q (%)	FY 2024	FY 2025	Y-Y (%)
Liquide Mittel	(m EUR)	628,2	604	(3,9)%	613,4	604	(1,5)%
Vorräte	(m EUR)	878,6	1.057,7	20,4 %	696,7	1.057,7	51,8 %
Verbindlichkeiten aus Inventory ABS	(m EUR)	735,0	881,0	19,9 %	600,0	881,0	46,8 %
Forderungen aus Merchant Finance	(m EUR)	284,3	303,0	6,6 %	214,4	303,0	41,3 %
Verbindlichkeiten aus Merchant Finance ABS	(m EUR)	224,3	237,2	5,8 %	174,4	237,2	36,0 %
Forderungen aus Consumer Finance	(m EUR)	501,4	548,6	9,4 %	365,3	548,6	50,2 %
Verbindlichkeiten aus Consumer Finance ABS	(m EUR)	437,0	487,1	11,5 %	310,0	487,1	57,1 %

Non-IFRS Cashflow (Unternehmensdefinition)

		Q3 2025	Q4 2025	Q-Q (%)	FY 2024	FY 2025	Y-Y (%)
Konzerngesamtergebnis	(m EUR)	19,2	13,4	(30,4)%	20,9	77,9	273,1 %
<i>Anpassungen für nicht zahlungswirksame Posten *</i>	(m EUR)	14,9	17,3	15,7 %	52,5	76,6	45,9 %
Konzerngesamtergebnis bereinigt um nicht zahlungswirksame Posten	(m EUR)	34,2	30,7	(10,2)%	73,4	154,6	110,5 %
<i>Veränderungen kurzfristiger Vermögenswerte, exkl. Captive Finance und Vorräte</i>	(m EUR)	3,8	-11,4	n.m.	-2,8	-12,7	348,4 %
<i>Veränderungen kurzfristiger Verbindlichkeiten, exkl. Captive Finance und Vorräte</i>	(m EUR)	11,2	4,8	(57,0)%	112,3	9,5	(91,6)%
Veränderung betrieblicher Cashflow (ohne Vorräte und Captive Finance)	(m EUR)	14,9	-6,6	n.m.	109,5	-3,3	n.m.
Netto Cash aus betrieblicher Tätigkeit (bereinigt um Captive Finance und Vorräte)	(m EUR)	49,1	24,1	(50,9)%	182,9	151,3	(17,3)%
Capex	(m EUR)	-3,5	-3,9	12,5 %	-13,4	-20,0	48,6 %
<i>Veränderung finanzieller Vorräte</i>	(m EUR)	-32,8	-35,6	8,3 %	-39,1	-89,7	129,2 %
<i>Veränderung finanzieller Händlerkredite</i>	(m EUR)	-5,6	-8,5	51,4 %	-44,1	-37,7	(14,7)%
<i>Veränderung finanzieller Verbraucherkredite</i>	(m EUR)	3,5	-0,5	n.m.	-21,0	-13,4	(36,4)%
Gesamter Cashflow	(m EUR)	10,7	-24,3	n.m.	65,2	-9,4	n.m.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn der Periode	(m EUR)	617,6	628,2	1,7 %	548,2	613,4	11,9 %
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Periode	(m EUR)	628,2	604,0	(3,9)%	613,4	604,0	(1,5)%

* Hinweis: Die Anpassung für nicht zahlungswirksame Posten umfassen Abschreibungen und Amortisationen, Veränderung von Rückstellungen, Aufwendungen aus anteilsbasierter Vergütung von Sachanlagen, sonstige nicht zahlungswirksame Effekte, Veränderung der operativen Vermögenswerte (ohne Vorräte oder Forderungen aus Consumer Finance), Veränderungen operativer Leasingzahlungen sowie Transaktionskosten im Zusammenhang mit aufgenommenen Krediten.



01	6	SHAREHOLDER LETTER
02	11	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
03	19	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
	20	Grundlagen des Konzerns
	23	Wirtschaftsbericht
	28	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
	49	Ergänzende Lageberichterstattung
	52	Übernahmerelevante Angaben
	54	Nichtfinanzielle Erklärung (ungeprüft)
	54	Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft)
04	55	KONZERNABSCHLUSS
	56	Konzernbilanz
	58	Konzerngesamtergebnisrechnung
	59	Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung
	60	Konzernkapitalflussrechnung
	61	Konzernanhang zum Konzernabschluss
	110	VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER
	111	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS
05	118	WEITERE INFORMATIONEN
	119	Glossar
	120	Finanzkalender
	120	Kontakt

SHAREHOLDER LETTER



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2025 war ein herausragendes Jahr für unser Unternehmen. Wir haben das Wachstum im Merchant- und im Retail-Segment beschleunigt und die höchste EBITDA-Marge in unserer 14-jährigen Geschichte erzielt. Diese starken Ergebnisse sind das Resultat unserer *Value-First-Strategie*, die unser strategisches und operatives Handeln prägt. Mit einem Marktanteil von nun 3,1% am europäischen Gebrauchtwagenmarkt, ein Plus von 50 Basispunkten gegenüber dem Vorjahr, haben wir einen bedeutenden Schritt in Richtung unseres langfristigen Ziels von 10% gemacht.

Die Highlights im Überblick:

- Die Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge stieg auf 842.271, ein Plus von 22,1% im Jahresvergleich
- Der Merchant-Absatz stieg auf 740.732 Fahrzeuge, ein Plus von 20,4% im Jahresvergleich
- Der Retail-Absatz stieg auf 101.539 Fahrzeuge, ein Plus von 36,4% im Jahresvergleich
- Der Umsatz der Gruppe kletterte auf 8,173 Mrd. EUR, ein Plus von 30,3% im Jahresvergleich
- Der Bruttogewinn stieg auf 990,6 Mio. EUR, ein Plus von 36,7% im Jahresvergleich
- Das bereinigte EBITDA für das Gesamtjahr betrug 197,5 Mio. EUR, ein Plus von 80,8% im Jahresvergleich
- Die bereinigte EBITDA-Marge lag bei 2,4%, ein Plus von 70 Basispunkten im Jahresvergleich
- Das Portfolio der Händlerfinanzierung wuchs auf 303 Mio. EUR, ein Plus von 41,3% im Jahresvergleich
- Das Portfolio unserer Autohero Kundenfinanzierung wuchs auf 549 Mio. EUR, ein Plus von 50,2% im Jahresvergleich

Seit mehr als einem Jahrzehnt investieren wir in den Aufbau der führenden, vertikal integrierten, paneuropäischen Gebrauchtwagenplattform - immer mit dem Ziel, Mehrwerte für unsere Kundinnen und Kunden zu schaffen. Unsere Investitionen konzentrieren sich auf verschiedene Bereiche: unsere KI-gestützte Pricing-Technologie, unser einzigartiges Logistiknetzwerk, unser immer dichter werdendes Netzwerk aus Abgabe- und Pick-up-Stationen, unsere Produktionszentren und auch auf unsere eigenen Finanzierungslösungen. In all diesen Bereichen sind wir mittlerweile Marktführer im europäischen Gebrauchtwagenmarkt. Während wir unsere Infrastruktur weiter ausbauen, erhöhen wir Schritt für Schritt deren Auslastung: Wir haben sowohl bei den Verkaufszahlen als auch bei der Profitabilität neue Rekorde erzielt und profitieren dabei maßgeblich von den strukturellen Vorteilen unseres einzigartigen, vertikal integrierten Geschäftsmodells. Diese Vorteile nehmen mit zukünftigem Wachstum noch weiter zu und bilden einen einzigartigen Kreislauf aus steigender Produktqualität und besseren Unit Economics. Unser Ziel, die langfristige Marktführerschaft in diesem stark fragmentierten Markt zu übernehmen, bleibt unverändert - und Jahr für Jahr kommen wir unseren längerfristigen Margen- und Marktanteilszielen näher. Das Wachstumspotenzial bis zu unserem Ziel von 10% Marktanteil ist weiterhin enorm groß und ich habe noch nie jemanden bei AUTO1 getroffen, der das Limit bei 10% sieht.

Während ich diesen Text schreibe, zeigen sich die Kapitalmärkte besorgt über die potenziell starken Auswirkungen von Künstlicher Intelligenz in unterschiedlichen Branchen. Es gibt derzeit eine gewisse Unsicherheit, dass neue, KI-basierte Geschäftsmodelle die Geschäfte von führenden Plattform- und Softwareunternehmen in zahlreichen Sektoren gefährden könnten. Während ich einige dieser Bedenken nachvollziehen kann, möchte ich mich auf den Gebrauchtwagenmarkt konzentrieren und fragen: Wie und in welchem Ausmaß können KI-Technologien in unserem Markt angewendet werden und welche Voraussetzungen sind dafür nötig?

Erstens: Jedes KI-Modell basiert auf Daten, also auf Informationen (der Input für die Inferenz), aus denen das Modell den Output generiert. Im Gebrauchtwagenmarkt sind Preisdaten die wichtigsten und wertvollsten Daten. Anders als bei öffentlich verfügbaren Quellen wie dem Internet (wie sie z.B. die Large Language Models von OpenAI oder Grok nutzen) oder öffentliche open-source Code-Datenbanken wie GitHub (die Basis für die Coding Agenten Claude Code von Anthropic oder Cursor) sind Gebrauchtwagen-Preisdaten privat. Die Beschaffung dieser Daten ist keineswegs einfach: Um diese Daten zu erhalten, muss man selbst Autos handeln. Selbst Marktplätze (Classifieds), die als Markt-Aggregatoren dienen, besitzen keine Daten zu finalen Transaktionspreisen, sondern haben nur Angebotspreise. Ihnen fehlen außerdem detaillierte Informationen zum Fahrzeugzustand (Daten, die für den endgültigen Preis eines Autos essenziell sind).

Wir verfügen über den größten und vollständigsten Pricing-Datensatz im europäischen Gebrauchtwagenmarkt - und das war von Anfang an unsere Priorität. Rund fünf Jahre nach unserer Gründung haben wir bereits damit begonnen, unsere ersten Data-Science-Teams aufzubauen, um auf Basis unserer Transaktionsdaten Machine Learning-basierte Pricing-Modelle zu entwickeln. Heute sind unsere Pricing-Algorithmen ein wichtiger Wettbewerbsvorteil und sie sind ohne die gleiche Transaktionshistorie und Datenbasis praktisch nicht replizierbar.

Stellen Sie sich einmal vor, Sie wären ein neues KI-Start-up und würden Preise für Fahrzeuge anbieten. Und nehmen wir an, jeder hundertste Preis wäre halbwegs korrekt - was dann? Sie müssten anfangen, Fahrzeuge zu handeln! Oder in anderen Worten (Zweitens): Man benötigt zur gleichen Zeit ausreichend Angebot und Nachfrage, um dasselbe Echtzeit-Handelssystem zu schaffen, welches das Herzstück von AUTO1 ist. Wir betreiben das größte europäische Netzwerk von Abgabe- und Pick-up-Stationen in Europa und es ist nahtlos an die größte europäische Logistik-Infrastruktur für

Fahrzeuge angeknüpft; unsere Waren wiegen zwischen 1 und 2 Tonnen und benötigen daher eine eigene Logistikkette. Die Kombination aus KI-Pricing und physischer Netzwerk-Infrastruktur erlaubt uns, Angebot und Nachfrage so effizient wie möglich zu aggregieren - stets mit optimalem Kundennutzen als Ziel. Kurz gesagt: Wir verfügen über physische Netzwerke, die eine sehr starke Eintrittsbarriere darstellen und nicht durch bloße KI-Software überwunden werden können.

Drittens: Man muss ein herausragender Händler sein und das erfordert eine solide und effizient gemanagte Bilanz. Die schiere Größe unserer Bilanz und das effiziente Management davon durch unser Echtzeit-Handelssystem ist ein weiterer, äußerst stabiler Baustein unseres Wettbewerbsvorteils. Auch hier gilt: KI-Software allein kann unsere Bilanz nicht kopieren.

Eine Erkenntnis wird immer klarer: Würden Sie modernste KI-Technologie nutzen, um den Gebrauchtwagenmarkt zu transformieren und langfristiger Marktführer zu werden - dann würden Sie als Unternehmen AUTO1 aufbauen. Sie würden von Anfang an Transaktionsdaten sammeln, um ein KI-Modell darauf zu trainieren, sobald der Datensatz dafür groß genug ist. Parallel dazu würden Sie das physische Element jeder Transaktion über Angebots- und Nachfrage-Netzwerke (Fahrzeugabgabe, Fahrzeugabholung und Logistik) miteinander verbinden und die eigene Bilanz vergrößern, um diese Abläufe zu finanzieren. Genau das ist unser Weg.

Stellen Sie sich AUTO1 als "KI-gestütztes Amazon" für den Gebrauchtwagenmarkt vor. Bei uns wird Künstliche Intelligenz nicht auf bestehende alte Systeme gestülpt, sondern KI ist seit über einem Jahrzehnt tief in unserer DNA verankert. Wir nutzen unsere eigenen Technologien, um unsere firmeninterne Pricing-Intelligenz mit unserem physischen Netzwerk zu verbinden. So können wir die Komplexität des Gebrauchtwagenmarktes effizient nutzen und steuern. KI kann unser Geschäftsmodell nicht angreifen - wir sind diejenigen, die den Markt transformieren.

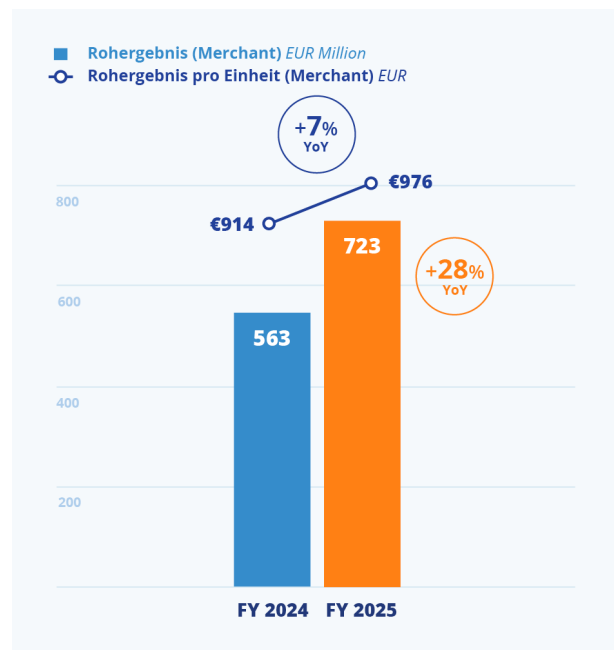
Ganz im Gegenteil - Large Language Models eröffnen uns viele zusätzliche Möglichkeiten, insbesondere in drei Bereichen: Mit KI-Coding-Assistenten erhöhen wir die Produktivität von Entwicklern, mit Voice-KI steigern wir die Effizienz in der Kommunikation mit unseren Kundinnen und Kunden am Telefon, und indem wir Prozesse automatisieren, können wir die Effizienz in operativen Bereichen deutlich erhöhen. Darüber hinaus nutzt unsere patentierte AUTO1 Car Audit Technology (AUTO1 CAT) KI-basierte Bildverarbeitung zur schnelleren und noch präziseren optischen Schadenserkenkung und -bewertung.

All diese verschiedenen Anwendungsbereiche von KI bringen uns unseren langfristigen Margenzielen Schritt für Schritt näher.

Merchant-Segment

Unser Merchant-Segment erzielte 2025 herausragendes Wachstum und Profitabilität. Die verkauften Fahrzeuge stiegen von 615.335 auf 740.732 (+20%) und unsere Wachstumsrate erhöhte sich gegenüber 2024 um 15,5%. Die Tatsache, dass wir in unserem größten Segment, in dem wir bereits seit über 14 Jahren aktiv sind, ein Wachstum von 20% erzielen konnten, unterstreicht die außergewöhnliche Leistung unseres Teams und belegt die Stärke unserer Value-First-Strategie. 54.371 Partnerhändler haben letztes Jahr Fahrzeuge auf unserer Plattform gekauft, das sind 22% mehr als im Jahr zuvor. Der durchschnittliche Warenkorb reduzierte sich um 1,5%, was in erster Linie auf unsere stark wachsende Händlerbasis zurückzuführen ist. Im Verlauf dieses Jahres werden wir erste Händler-Loyalitätsprogramme testen, um deren Einfluss auf die Nachfrage genauer zu verstehen. Im vergangenen Jahr haben wir unser Logistiknetzwerk weiter ausgebaut und die Anzahl der Transporte zu unseren Partnerhändlern um 29% erhöht, während wir gleichzeitig unsere Lieferzeiten weiter verbessern konnten. Der Merchant Bruttogewinn pro Einheit (GPU) ist im Jahresvergleich um 62 EUR gestiegen, was auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Pricing-Technologie und Handelssysteme, höhere durchschnittliche Verkaufspreise und den Ausbau unserer Händlerfinanzierung zurückzuführen ist.

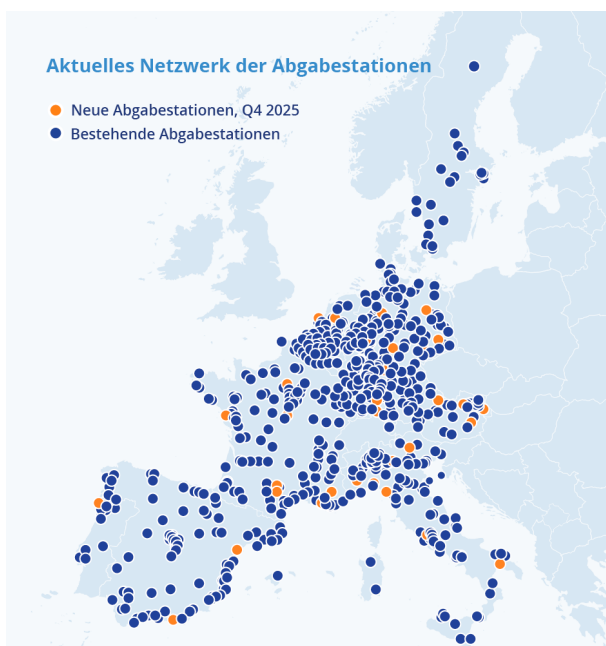
Wir haben unsere Händlerfinanzierung letztes Jahr erfolgreich in Polen und Schweden eingeführt und sind damit inzwischen in acht Ländern präsent. Mehr als 4.400 Händler haben im letzten Jahr unser Finanzierungsprodukt genutzt, was einem Anstieg von 47% entspricht. Das finanzierte Transaktionsvolumen wuchs um 580 Mio. EUR oder 74,4 % im Vergleich zum Vorjahr und die Attach Rate erreichte 17% (+ 41% gegenüber dem Vorjahr). Langfristig streben wir eine Attach Rate von 50% an. Unser Finanzierungsangebot überzeugt durch die sofortige Genehmigung, maximalen Komfort (mit einem Klick) und zusätzliche Liquidität, wodurch unsere Partnerhändler gemeinsam mit uns wachsen können. Unser Ziel ist es, das Angebot auf weitere Märkte ausrollen und unser Portfolio an Finanzierungsprodukten stetig weiterzuentwickeln.



C2B-Ankauf

Wir haben unser C2B-Filialnetzwerk stark ausgebaut, um der steigenden Nachfrage im Merchant- und Retail-Geschäft gerecht zu werden. Wir haben letztes Jahr 178 Filialen eröffnet (+32,5%) und haben damit jetzt insgesamt 725 Standorte in ganz Europa. Wir haben im vergangenen Jahr 809.000 Fahrzeuge von Kundinnen und Kunden gekauft, etwa 16% davon für Retail. Unsere Ankaufskapazitäten lag zum Jahresende bei ca. 300.000 Autos pro Quartal, ein Plus von 38%.

Wir testen auch erste Filialen als Abholstandorte für Retail-Auslieferungen – ein spannender Use-Case, um durch unser engmaschiges Netzwerk die Conversion in Retail weiter zu steigern. Dabei sammeln wir derzeit wertvolle Erkenntnisse zur optimalen Flächennutzung, zu Logistikkosten und zur Verbesserung der Retail-Conversion-Rate.



Retail-Segment

Mit mehr als 100.000 ausgelieferten Fahrzeugen hat das Retail-Geschäft 2025 alle Rekorde gebrochen. Die Wachstumsrate stieg von 18% in 2024 auf über 36%. Der Retail-Bruttogewinn pro Fahrzeug (GPU) lag 2025 bei 2.605 EUR (+20% bzw. 442 EUR höher als 2024) und der Retail-Bruttogewinn stieg um über 100 Mio. EUR bzw. +65,2% auf 267,8 Mio. EUR. Die Retail-Ergebnisse belegen die Vorteile unseres vertikal integrierten Geschäftsmodells. Kein börsennotierter Autohändler in der EU hatte im letzten Jahr

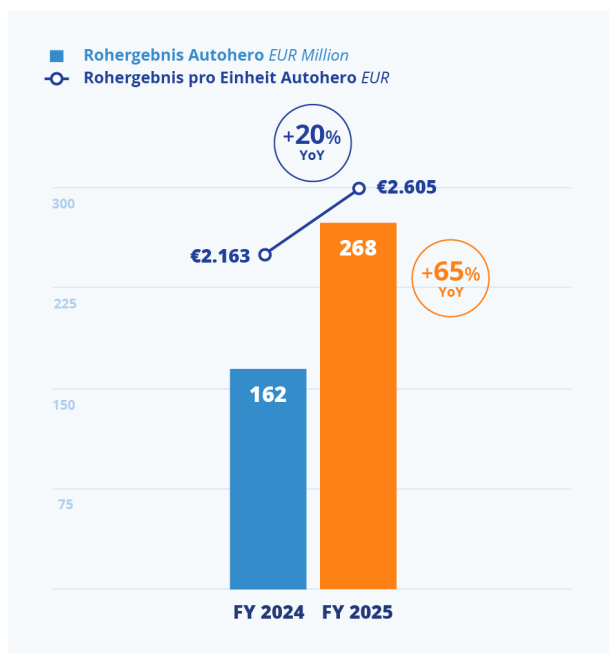
eine höhere Wachstumsrate. Unser Retail-Marktanteil stieg zwar um 36,35%, insgesamt ist unser Retail-Marktanteil aber nur 0,44% - wir haben also weiterhin nahezu grenzenlose Wachstumsmöglichkeiten.

Die laufend wachsende Datenbasis steigert kontinuierlich die Präzision unserer Pricing-Algorithmen und unserer KI-Modelle, die unseren Bestand managen. Je mehr wir das Business skalieren, desto kürzer werden auch unsere Lieferzeiten: Im vierten Quartal 2025 waren wir um 13% bzw. 1,5 Tage schneller als im Vorjahr. Fast jeder zweite Autoherokunde hat eine längerfristige Zusatzgarantie gebucht, da wir unsere Value Added Services immer besser an die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden anpassen. Unsere Produktionszentren werden ebenfalls laufend effizienter; Prozesse, Einkaufsvolumen und Reparaturmethoden verbessern sich mit der Anzahl an Fahrzeugen, die diesen Prozess durchlaufen. Dank der Skalierungseffekte verstärken sich auch die Vorteile unseres AUTO1 Logistiknetzwerks und führen zu schnelleren Transporten und niedrigeren Kosten pro Einheit. Unsere Markenbekanntheit ist 2025 deutlich gestiegen, insbesondere zwischen dem zweiten und vierten Quartal, als wir gezielt in den langfristigen Markenaufbau von Autohero investiert haben. Unser starker Net Promoter Score (NPS) von ca. 70 sorgt zudem für mehr organisches Wachstum durch Weiterempfehlungen.

Unsere Autohero Kundenfinanzierungen sind ein Kernbestandteil unseres Angebots: Wir haben vergangenes Jahr für mehr als 39.500 Kundinnen und Kunden maßgeschneiderte Finanzierungslösungen erstellt (+54,9%). Wir bieten unsere interne Finanzierungslösung in Deutschland, Österreich und seit 2025 auch in Spanien an und arbeiten darüber hinaus mit über 30 Partnerbanken zusammen. Das Portfolio ist um 50,2% auf 549 Mio. EUR gewachsen. Mit unserer zweiten öffentlichen Verbriefung im September 2025 haben wir zudem einen weiteren bedeutenden Schritt bei der Ausweitung unseres Verbriefungsgeschäfts und effizienten Refinanzierungen erreicht.

Obwohl wir weiterhin umfassend investieren - insbesondere in eine größere Fahrzeugauswahl, den Ausbau unserer Produktionskapazitäten, zusätzliche Pick-up-Stationen, die Ausweitung der Lieferung bis vor die Haustür und natürlich in eine starke Autohero Marke - sind unsere Segmentbezogenen Unit Economics auf bereinigter EBITDA-Basis vor Marketing jetzt positiv. Zusätzlich gibt es aktuell einen wachstumsbedingten Effekt von rund 400 EUR pro ausgelieferter Einheit, da wir Bestände und Kapazitäten vorab aufbauen müssen, um das zukünftige Wachstum abbilden zu können. Wir bewerten das als sehr positives

Signal: Wenn man unser Retail-Geschäft um Wachstumsinvestitionen bereinigt, dann sind die Unit Economics bereits ausgesprochen gut. Wir gehen davon aus, dass sowohl die Marketingkosten als auch und die wachstumsbedingten Kosten pro zusätzlicher Einheit mit zunehmender Skalierung in den kommenden Quartalen und Jahren weiter zurückgehen werden.



2026 und darüber hinaus

2025 war ein Rekordjahr für AUTO1: Wir haben neue Höchstwerte bei der Anzahl verkaufter Fahrzeuge, dem Umsatz, Bruttogewinn, Bruttogewinn pro Einheit in Retail und Merchant, der EBITDA-Marge und damit auch beim Nettoergebnis erzielt. Hinter diesem Erfolg steht ein äußerst erfahrenes und engagiertes Team, das unser Geschäft, unsere Plattform und unser Netzwerk jeden Tag weiter voranbringen möchte.

Wir sehen weiterhin enorme langfristige Wachstumsmöglichkeiten in Merchant und Retail in diesem riesigen Markt und freuen uns darauf, das vor uns liegende Potential mit unserem vertikal integrierten Geschäftsmodell voll auszuschöpfen.

Wir blicken äußerst positiv auf 2026 und die kommenden Jahre.

Ich möchte mich besonders bei unseren Kundinnen und Kunden für ihr Vertrauen, unseren Teams für ihren täglichen Einsatz und unseren Investoren für ihr Vertrauen in unsere Vision bedanken.

Christian Bertermann

Mitgründer und CEO
AUTO1 Group SE

**Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,**

der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2025 die ihm durch Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben gewissenhaft wahrgenommen. Dieser Bericht informiert über die Arbeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2025.

Der Aufsichtsrat hat den Vorstand im Berichtsjahr kontinuierlich überwacht und ihn bei allen für die Gesellschaft wesentlichen Belangen beratend begleitet. Zur Überwachung des Vorstands bedient sich der Aufsichtsrat eines nach seinen Vorgaben gestalteten Berichtssystems im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben; ferner sind Maßnahmen von besonderer Bedeutung dem Aufsichtsrat vorab zur Zustimmung vorzulegen. Dadurch ist der Aufsichtsrat über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns jeweils zeitnah informiert und in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung stets eingebunden.

Arbeit des Aufsichtsrats; Sitzungsteilnahmen, Zusammenwirken von Aufsichtsrat und Vorstand

Insgesamt tagte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2025 in zehn Sitzungen.

Drei der zehn Sitzungen fanden in Präsenz statt, d.h. unter physischer Anwesenheit aller teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder („Präsenz-Sitzungen“). Bei weiteren drei der zehn Sitzungen handelte es sich um sog. hybride Sitzungen, d.h. die Sitzungen fanden unter physischer Anwesenheit der Mitglieder des Aufsichtsrats statt, wobei einzelne Mitglieder jedoch die Möglichkeit nutzten, sich per Videokonferenz einzuwählen („Hybrid-Sitzungen“). Vier der zehn Sitzungen fanden rein virtuell per Videokonferenz statt.

Zwei der drei Präsenz-Sitzungen sowie zwei der drei Hybrid-Sitzungen fanden in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin statt. Die dritte Präsenz-Sitzung fand unmittelbar im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juni 2025 in den für die Hauptversammlung genutzten Räumlichkeiten der Grünebaum Gesellschaft für Event Logistik mbH / „The Burrow Berlin“, Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße 22/24 / Lützowplatz 15, 10785 Berlin statt. Die dritte Hybrid-Sitzung fand in den Räumlichkeiten eines mit der Gesellschaft verbundenen Unternehmens in Madrid, Spanien, statt (C. de Rosario Pino 14-16, 28020 Madrid, Spanien).

Der gesetzlich vorgeschriebene Turnus von zwei Sitzungen je Kalenderhalbjahr wurde dabei eingehalten. Darüber hinaus gab es mehrfach Beschlussfassungen des Aufsichtsrats im Umlaufverfahren. Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtszeitraum wie folgt an den Sitzungen des Aufsichtsrats teilgenommen:

Name	Gesamt	Bemerkung
Hakan Koç	10/10	-
Lars Santelmann	10/10	-
Sylvie Mutschler-von Specht	8/10	In den Sitzungen am 4.11. und 18.12. jeweils entschuldigt, wobei die Stimme zu Beschlussfassungen in der Sitzung am 18.12. zuvor schriftlich abgegeben und durch Stimmboten übermittelt wurde.
Martine Gorce Momboisse	10/10	-
Anne Claudia Frese	10/10	-
Christian Miele	9/10	In der Sitzung an 18.12. entschuldigt, wobei die Stimme zu Beschlussfassungen zuvor schriftlich abgegeben und durch Stimmboten übermittelt wurde.

Im Geschäftsjahr 2025 berichtete der Vorstand der Gesellschaft dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend, sowohl in den regulären Sitzungen als auch bei Bedarf außerhalb von Sitzungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns sowie zu Fragen des Risikomanagements und der interne Kontrollsysteme. Im Rahmen dieses Prozesses hat der Vorstand den Aufsichtsrat über alle relevanten Fragen der Strategie, der operativen Planung und der damit verbundenen Risiken und Chancen, der wirtschaftlichen Entwicklung der Gesellschaft und des Konzerns sowie über alle relevanten geschäftspolitischen Vorgänge informiert. Der Inhalt der Berichte wurde in den Sitzungen des Aufsichtsrats intensiv diskutiert. Vorstand und Aufsichtsrat haben dabei eingehend über alle bedeutenden Geschäftsvorgänge und wesentlichen Entscheidungen des Geschäftsjahres 2025 beraten. Im Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat zudem zu Vorstandsangelegenheiten beraten und dazu auch in Abwesenheit des Vorstands getagt.

Auch außerhalb der Sitzungen standen die Mitglieder des Aufsichtsrats mit denen des Vorstands regelmäßig in Kontakt, insbesondere der Vorsitzende des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.

Zu Maßnahmen, die dem Aufsichtsrat vom Vorstand zur Zustimmung vorzulegen waren, wurden vom Vorstand die erforderlichen Informationen für die Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Eine Einsicht in weitere Dokumente über die Berichte und Beschlussvorlagen des Vorstands hinaus war im Berichtsjahr nicht erforderlich.

Umgang mit Interessenkonflikten

Es traten im Berichtsjahr keine Interessenkonflikte auf. Rechtsgeschäfte, an denen ein Aufsichtsratsmitglied als Partei beteiligt ist/war, waren im Berichtsjahr folglich nicht Gegenstand der Beratung oder Beschlussfassung des Aufsichtsrats.

Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr 2025 insgesamt zehnmal, und zwar am 25. Februar, 31. März, 11. / 14. April, 3. Juni, 4. Juni, 1. September, 24. / 26. September, 4. November, 8. Dezember und 18. Dezember.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Februar 2025 berichtete der Vorstand insbesondere über die Finanzkennzahlen im vierten Quartal 2024 und konkretisierte die Budgetplanung für 2025 weiter, nachdem der Aufsichtsrat dieser bereits nach eingehender Behandlung in der Sitzung am 12. November 2024 zugestimmt hatte. Gegenstand der Sitzung war ferner die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung 2025, die Verabschiedung der Entsprechenserklärung 2025 gemäß § 161 AktG sowie eine Änderung der Geschäftsordnung für die Mitglieder des Vorstands.

In der Bilanzsitzung am 31. März 2025 hat sich der Aufsichtsrat mit dem vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 sowie mit dem zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 befasst und diese Unterlagen sodann gebilligt. Nachdem sich der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung im März eingehend mit der Prüfungsqualität des Abschluss- und Konzernabschlussprüfers der Gesellschaft befasste, beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im März ferner – auf Vorschlag des Prüfungsausschusses –, der ordentlichen Hauptversammlung 2025 vorzuschlagen, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Berlin, als Abschluss- und Konzernabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 zu bestellen. Darüber hinaus wurde der nicht-finanzielle Bericht (ESG Bericht) für das Geschäftsjahr 2024 verabschiedet. Gegenstand der Sitzung am 31. März 2025 war ferner die weitere Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung 2025 sowie die Beschlussfassung über die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024.

In seiner Sitzung am 11. April 2025, die nach einer Unterbrechung am 14. April 2025 fortgeführt wurde, beschäftigte sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem neuen Vergütungssystem 2025 für die Mitglieder des Vorstands, welches sodann im Wege des Umlaufverfahrens am 16. April 2025 beschlossen wurde.

In der Sitzung am 3. Juni 2025 präsentierte der Vorstand einen Überblick über die aktuelle Geschäftsentwicklung der AUTO1 Gruppe. Ferner wurden letzte Vorbereitungen für die am nächsten Tag anstehende ordentliche Hauptversammlung 2025 besprochen.

Nachdem die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juni 2025 beschloss, das seitens des Aufsichtsrats vorgeschlagene Vergütungssystem 2025 für die Mitglieder des Vorstands zu billigen, wurde Herr Christian Bertermann in der unmittelbar an die ordentliche Hauptversammlung am 4. Juni 2025 stattfindenden Sitzung – auf Vorschlag des Präsidialausschusses – für eine weitere Amtszeit von fünf Jahren beginnend ab dem 1. Januar 2026 als Vorstandsmitglied und -vorsitzender bestellt. In diesem Zusammenhang wurde – ebenfalls auf Vorschlag des Präsidialausschusses – der Abschluss des neuen Vorstandsdienstvertrags zwischen Herrn Bertermann und der Gesellschaft für die vorgenannte neue Amtszeit einschließlich der Vergütung und der Erteilung von Aktienoptionen unter dem Long-Term Incentive Plan 2025 beschlossen.

Gegenstände der Sitzung des Aufsichtsrats am 1. September 2025 in Madrid waren schwerpunktmäßig die aktuelle Geschäftsentwicklung der AUTO1 Gruppe, insbesondere im ersten Halbjahr und dritten Quartal 2025. Ferner gab der Vorstand ein Update zur Strategie der AUTO1 Gruppe, insbesondere auch mit Blick auf künftige Captive Finance Entwicklungen. Schließlich erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Implementierung der FinanceHero 2 ABS-Facility, zur Implementierung einer neuen ABS-Facility für Italien, die die Bereiche Inventar-Finanzierung und Händler-Finanzierung vereint, sowie zur Erweiterung und Erhöhung der bestehenden Inventar ABS-Facility.

In seiner Sitzung am 24. September 2025, die nach einer Unterbrechung am 26. September 2025 fortgeführt wurde, beschäftigte sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Nachfolge des Vorstandsmitglieds Markus Boser, dessen Amtszeit mit

Ablauf des 31. Dezember 2025 endete. Auf Vorschlag des Präsidialausschusses wurde als Nachfolger Herr Christian Wallentin als Vorstandsmitglied und CFO für eine dreijährige Amtszeit beginnend mit dem 1. Januar 2026 bestellt. Ebenfalls stimmte der Aufsichtsrat – auf Vorschlag des Präsidialausschusses – dem Abschluss des entsprechenden Vorstandsdienstvertrags zwischen Herrn Wallentin und der Gesellschaft einschließlich der Vergütung und der Erteilung von Aktienoptionen unter dem Long-Term Incentive Plan 2025/II zu.

In der November-Sitzung am 4. November 2025 berichtete der Vorstand über die Finanzkennzahlen zum dritten Quartal 2025 und gab ein Update über die bisherige Geschäftsentwicklung im Oktober. Gegenstand der Sitzung waren erneut geplante Structured Finance Initiativen der AUTO1 Gruppe. Insbesondere stimmte der Aufsichtsrat der Erweiterung und Erhöhung der Händlerfinanzierung ABS-Facility zu.

Einziger Tagesordnungspunkt der Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Dezember 2025 war das Budget für 2026, welches vom Vorstand detailliert präsentiert wurde und dem der Aufsichtsrat sodann durch Beschluss zustimme.

In der letzten Aufsichtsratssitzung des Jahres 2025 am 18. Dezember 2025 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Umsetzung einer sog. Step-Up Struktur, im Rahmen derer die Gesellschaft – zwecks Hebung stiller Reserven auf Ebene der Gesellschaft – rund 1,75% ihrer Beteiligung an der AUTO1 Group Operations SE in eine dazu neu gegründete Kommanditgesellschaft einbringt („Step-Up Struktur“). Auf entsprechenden Vorschlag des Prüfungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat sodann die Implementierung der Step-Up Struktur. Ferner wurde einer Änderung der Geschäftsordnung für die Mitglieder des Vorstands beschlossen.

Präsidial- und Nominierungsausschuss

Der Aufsichtsrat hat einen Präsidial- und Nominierungsausschuss („Präsidialausschuss“) gebildet. Dieser bereitet wesentliche Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und entscheidet anstelle des Aufsichtsrats über die in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats näher bestimmten Gegenstände. Er berät auch zu Vorstandsangelegenheiten; insbesondere bereitet er die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über die Auswahl, Bestellung, Abberufung und Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie den Abschluss, die Änderung und Beendigung ihrer Dienstverträge vor. Der Präsidialausschuss benennt ferner als Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten und Kandidatinnen für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Darüber hinaus kümmert sich der Präsidialausschuss um die Vorbereitung der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Dem Präsidialausschuss gehören gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Vorsitzende des Aufsichtsrats und zwei weitere Mitglieder an. Folgende Aufsichtsratsmitglieder gehörten im Geschäftsjahr 2025 dem Präsidialausschuss an:

- Hakan Koç (Vorsitzender),
- Sylvie Mutschler-von Specht und
- Lars Santelmann.

Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2025 dreimal. Eine der beiden Sitzungen fand als Präsenz-Sitzung in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin statt; die zwei weiteren Sitzungen fanden virtuell per Videokonferenz statt. Sämtliche Mitglieder des Präsidialausschusses waren jeweils in allen Sitzungen anwesend.

Prüfungs- und Risikoausschuss

Der Aufsichtsrat hat einen Prüfungs- und Risikoausschuss („Prüfungsausschuss“) gebildet. Dieser befasst sich insbesondere jeweils im Vorfeld der Sitzungen des Aufsichtsrats neben der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses, der Bilanzierung und der Abschlussprüfung, den Quartalsmitteilungen auch mit dem internen Kontrollsystem und dem Risikomanagement sowie dem Aufbau und der laufenden Arbeit der internen Revision. Ebenso bereitet er Entscheidungen des Aufsichtsrats rund um diese Themen vor und nimmt seine sonstigen gesetzlichen und in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats niedergelegten Aufgaben wahr.

Der Prüfungsausschuss besteht gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats aus drei Mitgliedern. Im Geschäftsjahr 2025 gehörten folgende Aufsichtsratsmitglieder dem Prüfungsausschuss an:

- Lars Santelmann (Vorsitzender)
- Hakan Koç und
- Christian Miele.

Im Geschäftsjahr 2025 tagte der Prüfungsausschuss in sechs Sitzungen. Drei der sechs Sitzungen fanden als Präsenz-Sitzungen in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin statt; eine der sechs Sitzungen fand als Hybrid-Sitzung in den Räumlichkeiten eines mit der Gesellschaft verbundenen Unternehmens in Madrid, Spanien statt (C. de Rosario Pino 14-16, 28020 Madrid, Spanien) und die verbliebenen zwei Sitzungen fanden virtuell per Videokonferenz statt. Sämtliche Mitglieder des Prüfungsausschusses waren jeweils in allen Sitzungen anwesend. An den Sitzungen des Prüfungsausschusses am 24. Februar, 31. März, 1. September und 3. November nahmen jeweils auch Vertreter des Abschluss- und Konzernabschlussprüfers der Gesellschaft, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Berlin, teil.

ESG Ausschuss

Der Aufsichtsrat hat einen ESG Ausschuss gebildet. Dieser befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Themengebiete Umwelt, Soziales und Unternehmensführung („ESG Angelegenheiten“), der Maßnahmen der Gesellschaft zur Umsetzung von ESG Angelegenheiten sowie mit der Einrichtung eines Überwachungssystems für ESG Angelegenheiten. Auf Anforderung leistet er ferner Unterstützung des Prüfungsausschusses, insbesondere bei der Berichterstattung zu ESG Angelegenheiten.

Der ESG Ausschuss besteht gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats aus drei Mitgliedern. Im Geschäftsjahr 2025 gehörten folgende Aufsichtsratsmitglieder dem ESG Ausschuss an:

- Sylvie Mutschler-von Specht (Vorsitzende),
- Lars Santelmann und
- Anne Claudia Frese.

Im Geschäftsjahr 2025 tagte der ESG Ausschuss dreimal. Alle drei Sitzungen fanden als Hybrid-Sitzungen statt: zwei Sitzungen in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin und eine Sitzung in den Räumlichkeiten eines mit der Gesellschaft verbundenen Unternehmens in Madrid, Spanien (C. de Rosario Pino 14-16, 28020 Madrid, Spanien). Sämtliche Mitglieder des ESG Ausschusses waren jeweils in allen Sitzungen anwesend, mit Ausnahme von Sylvie Mutschler-von Specht, die in der Sitzung am 3. November 2025 entschuldigt war; die Sitzung wurde von Lars Santelmann geleitet.

Marketing- und Brandingausschuss

Ferner hat der Aufsichtsrat einen Marketing- und Brandingausschuss („Marketing Ausschuss“) gebildet. Dieser befasst sich mit der Überwachung der Themengebiete Marketing, Branding, Produktpplatzierung, Werbung und Außenauftritt („Marketing Angelegenheiten“) sowie mit Maßnahmen zur Umsetzung von Marketing Angelegenheiten.

Der Marketing Ausschuss besteht gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats aus drei Mitgliedern. Im Geschäftsjahr 2025 gehörten folgende Aufsichtsratsmitglieder dem Marketing Ausschuss an:

- Martine Gorce Momboisse (Vorsitzende des Marketing Ausschusses),
- Hakan Koç und
- Anne Claudia Frese.

Im Geschäftsjahr 2025 tagte der Ausschuss vier Mal. Zwei der vier Sitzungen fanden als Präsenz-Sitzungen in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin statt. Die beiden weiteren Sitzungen fanden als Hybrid-Sitzungen statt, eine davon in den Räumlichkeiten der Gesellschaft in der Bergmannstraße 72, 10961 Berlin und die zweite Sitzung in den Räumlichkeiten eines mit der Gesellschaft verbundenen Unternehmens in Madrid, Spanien (C. de Rosario Pino 14-16, 28020 Madrid, Spanien). Sämtliche Mitglieder des Marketing Ausschusses waren jeweils in allen Sitzungen anwesend.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2025

Die Hauptversammlung vom 4. Juni 2025 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Niederlassung Berlin, zum Abschluss- und Konzernabschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 bestellt.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den Jahresabschluss der AUTO1 Group SE und den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die vorgenannten Unterlagen und die Prüfungsberichte des Abschluss- und Konzernabschlussprüfers wurden allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig zur Verfügung gestellt und in der Sitzung des Prüfungsausschusses vom 24. März 2026 sowie in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 24. März 2026 jeweils eingehend behandelt und geprüft. Der Abschlussprüfer nahm an der Sitzung des Prüfungsausschusses am 24. März 2026 sowie an der Sitzung des Aufsichtsrats am 24. März 2026 teil, berichtete über die Schwerpunkte und die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und stand während der Beratungen für Fragen und weitere Informationen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat ist auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass der Jahres- und Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025 keinen Anlass zu Einwendungen geben und hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer angeschlossen.

Der Aufsichtsrat hat mit Beschluss vom 24. März 2026 den Jahres- und Konzernabschluss der AUTO1 Group SE zum 31. Dezember 2025 und den zusammengefassten Lagebericht jeweils gebilligt. Der Jahresabschluss der AUTO1 Group SE für das Geschäftsjahr 2025 ist damit festgestellt.

Gesonderter nichtfinanzieller Konzernbericht

Der Aufsichtsrat hat auch den vom Vorstand gemäß § 315b Abs. 3 HGB erstellten, gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht (sogenannter ESG-Bericht) geprüft. Der Bericht wurde den Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig zur Verfügung gestellt und in der Sitzung des ESG Ausschusses vom 24. Februar 2026 ausführlich erörtert. Es wurden keine Gründe festgestellt, die der ordnungsgemäßen Erstattung des gesonderten nichtfinanziellen Konzernberichts entgegenstehen. Auf Grundlage seiner eigenen Prüfung hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass gegen den gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht keine Einwendungen zu erheben sind. Mit Beschluss vom 24. März 2026 hat der Aufsichtsrat sodann dem gesonderten nichtfinanziellen Konzernbericht zugestimmt. Der ESG-Bericht wird den Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft im Bereich „Investor Relations“ unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ unter <https://ir.auto1-group.com/de/corporate-governance> zugänglich gemacht.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat haben am 24. Februar 2026 die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und diese den Aktionären auf der Webseite der Gesellschaft im Bereich „Investor Relations“ unter dem Menüpunkt „Corporate Governance“ unter <https://ir.auto1-group.com/de/corporate-governance> dauerhaft zugänglich gemacht. Mit einer Ausnahme, die in der Erklärung erläutert wird, hat die AUTO1 Group SE seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 25. Februar 2025 den Empfehlungen des DCGK entsprochen. Ferner wird die AUTO1 Group SE den Empfehlungen des DCGK, mit Ausnahme der in der Erklärung erläuterten Abweichung, künftig entsprechen.

Aus- und Fortbildung

Die Aufsichtsratsmitglieder nehmen die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen in Eigenverantwortung wahr und werden dabei von der Gesellschaft angemessen unterstützt. Für konkrete Weiterbildungszwecke bietet die Gesellschaft bei Bedarf interne Fortbildungsmaßnahmen an.

Zwecks Einführung in den Aufsichtsrat (Onboarding) tauschen sich neue Mitglieder des Aufsichtsrats mit dem Vorstand der Gesellschaft sowie mit Führungskräften der AUTO1 Gruppe zu allgemeinen und aktuellen Themen im Zusammenhang mit dem Aufsichtsratsmandat aus. Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Aufsichtsratsmitglieder neu bestellt, sodass keine entsprechenden Onboarding-Maßnahmen notwendig waren.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die folgenden Personen gehörten im Geschäftsjahr 2025 dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an:

- Hakan Koç (Vorsitzender),
- Lars Santelmann (stellvertretender Vorsitzender),
- Sylvie Mutschler-von Specht,
- Martine Gorce Momboisse,
- Anne Claudia Frese sowie
- Christian Miele.

Eine Tabelle, die für das Geschäftsjahr 2025 die Mitglieder des Aufsichtsrats mit ihren jeweiligen Amtszeiten sowie die Zusammensetzung der Ausschüsse zeigt, ist diesem Bericht angefügt.

Der Vorstand der AUTO1 Group SE bestand im Geschäftsjahr 2025 aus den beiden Mitgliedern Christian Bertermann und Markus Boser. Markus Bosers Amtszeit endete mit Ablauf des 31. Dezember 2025. Seit 1. Januar 2026 ist Christian Wallentin als Vorstandsmitglied und CFO bestellt.

Dank des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstands sowie allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen des Konzerns für ihre erfolgreiche Arbeit und den persönlichen Einsatz im Geschäftsjahr 2025, durch den die Erfolgsgeschichte der AUTO1 Gruppe weiter fortgeschrieben wird.

Hinweis zur Sprachfassung des Berichts

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor; bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Berlin, im März 2026
Für den Aufsichtsrat

Hakan Koç

VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS

Mitglieder des Aufsichtsrats sowie Zusammensetzung des Prüfungs- und Risikoausschusses, des Präsidial- und Nominierungsausschusses, des ESG Ausschusses und des Marketing- und Brandingausschusses im Geschäftsjahr 2025

Aufsichtsrat

Name, Funktion	Ausgeübter Beruf	Mitglied seit	Bestellt bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr
Hakan Koç , <i>Vorsitzender</i>	Selbständiger Unternehmer	2020	2028
Lars Santelmann , <i>stellvertretender Vorsitzender</i>	Unternehmer	2022	2026
Sylvie Mutschler-von Specht , <i>Mitglied</i>	Unternehmerin	2021	2026
Martine Gorce Momboisse , <i>Mitglied</i>	Selbständige Beraterin	2023	2026
Anne Claudia Frese , <i>Mitglied</i>	Vorstandsvorsitzende der momox SE	2024	2027
Christian Miele , <i>Mitglied</i>	Selbständiger Unternehmer	2024	2027

Präsidial- und Nominierungsausschuss (Presidential Committee)

Name, Position

Hakan Koç, *Vorsitzender*

Lars Santelmann, *Mitglied*

Sylvie Mutschler-von Specht, *Mitglied*

Prüfungs- und Risikoausschuss (Audit Committee)

Name, Position

Lars Santelmann, *Vorsitzender*

Hakan Koç, *Mitglied*

Christian Miele, *Mitglied*

ESG Ausschuss (ESG Committee)

Name, Position

Sylvie Mutschler-von Specht, *Vorsitzende*

Lars Santelmann, *Mitglied*

Anne Claudia Frese, *Mitglied*

Marketing- und Brandingausschuss (Marketing Committee)

Name, Position

Martine Gorce Momboisse, *Vorsitzende*

Hakan Koç, *Mitglied*

Anne Claudia Frese, *Mitglied*



- SEITE 20** **Grundlagen des Konzerns**
- SEITE 23** **Wirtschaftsbericht**
- SEITE 28** **Prognose-, Chancen- und Risikobericht**
- SEITE 49** **Ergänzende Lageberichterstattung** zum Jahresabschluss der AUTO1 Group SE,
München, für das Geschäftsjahr 2025
- SEITE 52** **Übernahmerelevante Angaben**
- SEITE 54** **Nichtfinanzielle Erklärung (ungeprüft)**
- SEITE 54** **Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft)**

Grundlagen des Konzerns

a. Geschäftsmodell

Wir sind ein führender Käufer und Verkäufer von Gebrauchtwagen in Europa. Unsere digitalen Produkte basieren auf einer einzigartigen vertikal integrierten Plattform. Mit über 840.000 verkauften Gebrauchtwagen im Jahr 2025 sind wir ein europaweit führender Partner für den Kauf, Verkauf und die Finanzierung von Gebrauchtwagen.

Der Umsatz mit Gebrauchtwagen, einschließlich des Business-to-Business (B2B)-Geschäfts, beläuft sich in Europa auf rund 600 Milliarden Euro. Der Online-Anteil dieses Marktes befindet sich nach wie vor in einem sehr frühen Entwicklungsstadium. Wir sind überzeugt davon, dass dies eine sehr große Marktchance für uns darstellt.

Unsere starke Marktposition auf dem europäischen Gebrauchtwagenmarkt basiert auf unseren breiten Ankaufskanälen, die es uns 2025 ermöglichen, durchschnittlich über 2.800 Gebrauchtwagen pro Werktag zu beschaffen. Unter unseren Verbrauchermarken wie z.B. „wirkaufendeinauto.de“ bieten wir Verbrauchern in neun europäischen Ländern eine Online-Plattform an, um ihren Gebrauchtwagen an AUTO1 zu verkaufen. Zusätzlich können Betreiber von Fahrzeugflotten sowie gewerbliche Händler durch unsere Remarketing-Lösungen Fahrzeuge vermarkten.

Wir verkaufen die Autos über zwei sich ergänzende Vertriebskanäle: Unter unserer B2B Marke „AUTO1“ betreiben wir Europas größte Großhandelsplattform für den Verkauf von Gebrauchtwagen. In 2025 haben wir diese Autos über Online-Auktionen an mehr als 54.000 gewerbliche Händler in Europa verkauft. Unter unserer Handelsmarke „Autohero“ haben wir für Konsumenten ein Angebot geschaffen, Gebrauchtwagen online zu kaufen. In neun europäischen Ländern bieten wir Endkunden unsere Gebrauchtwagen zu festen Preisen an.

Unsere Geschäftstätigkeit basiert auf einer vertikal integrierten, proprietären Technologieplattform, die speziell für Ankauf, Verkauf, Bestandsverwaltung, Finanzierung und Lieferung von Gebrauchtwagen in Europa entwickelt wurde und die regelmäßig weiterentwickelt und erweitert wird.

b. Ziele und Strategien

Die AUTO1 Group verfolgt konsequent das Ziel, langfristig eine führende Position im europäischen Markt für Gebrauchtwagen einzunehmen. Im Mittelpunkt steht dabei der Ausbau des Marktanteils. Gleichzeitig sollen durch eine vertikale Integration entlang der Wertschöpfungskette nachhaltige Mehrwerte für Händler und Endkunden geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Profitabilität des Unternehmens stetig gesteigert werden. Der Ansatz, innovative Technologien und effiziente Prozesse zu nutzen, unterstützt diese Wachstums- und Margenziele.

Dabei stehen folgende Schwerpunkte im Mittelpunkt der Unternehmensstrategie:

- Value-First-Strategie: Fokus auf die Schaffung von Mehrwert für die Kunden.
- Technologischer und datenbasierter Wettbewerbsvorteil: Die von AUTO1 entwickelten, KI-gestützten Preisgestaltungs- und Analysemodelle sowie die Nutzung umfangreicher, eigener Marktdaten ermöglichen eine effektive und marktorientierte Steuerung des Geschäfts.
- Ausbau der Infrastruktur: Durch den stetigen Ausbau von Standorten, Produktionszentren und eines europaweiten Logistiknetzwerks wird die Basis für weiteres Wachstum geschaffen.
- Stärkung der Finanzierungsangebote: Die Händler- und Endkundenfinanzierung durch AUTO1 wird kontinuierlich auf weitere Märkte ausgeweitet, um Transaktionen zu erleichtern, die Kundenbindung zu erhöhen und zusätzliche Ertragspotenziale zu erschließen.
- Gezieltes Markenmanagement: Der Aufbau der Marke „Autohero“ als Plattform im Endkundensegment wird konsequent vorangetrieben.
- Skalierung und Prozessoptimierung: Durch weiteres Wachstum gewinnen Datenbasis, Algorithmen und operative Standards zunehmend an Präzision und Effizienz, was Kosten senkt und Margen verbessert.

c. Konzernstruktur

Die AUTO1 Group SE ist die Muttergesellschaft der AUTO1 Group, die zum Bilanzstichtag 68 direkt oder indirekt kontrollierte und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften umfasst. Die direkten und indirekten Tochtergesellschaften der Gruppe führen alle Geschäftstätigkeiten in Europa aus. Der Konsolidierungskreis beinhaltet drei Finanzierungsgesellschaften, die AUTO1 Funding B.V. (Niederlande), die Autohero Funding 1 B.V. (Niederlande) und die AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Luxemburg). Für weitere Informationen verweisen wir auf die Anhangangabe 15 im Konzernabschluss.

Die Aktien der AUTO1 Group SE sind seit dem 4. Februar 2021 im Regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse notiert.

Die Finanzverbindlichkeiten der Gruppe werden im Rahmen von Asset-Backed-Securitization („ABS“) Programmen über unsere Finanzierungsgesellschaften aufgenommen. Die jeweiligen ABS-Programme erlauben nur einen Rückgriff auf die jeweiligen als Sicherheiten gewährten Vermögenswerte („non-recourse“). Die Sicherheiten umfassen die finanzierten Vermögenswerte und die durch die Finanzierungs- und vorratsvermögenhaltende Gesellschaften verfügbaren Bankguthaben.

Zum Bilanzstichtag hatten wir im Rahmen der Inventory ABS-Facilities Senior Notes in Höhe von EUR 881 Mio. ausgegeben, die durch den nahezu vollständigen Gebrauchtwagenbestand besichert waren. Um unsere paneuropäischen Geschäftsaktivitäten und die Finanzierung zu erleichtern, werden alle Fahrzeuge über unsere Tochtergesellschaften AUTO1 European Cars B.V. (Niederlande) und Auto1 Car Trade S.r.l. (Italien) oder Auto1 Car Export S.r.l. (Italien) angekauft.

Des Weiteren haben wir – um die Weiterentwicklung des Produkts Ratenkauf für Kunden von Autohero in Deutschland und Österreich zu erleichtern – seit dem Geschäftsjahr 2022 die Ratenkaufforderungen refinanziert. Im Geschäftsjahr 2025 haben wir dieses Programm auf den spanischen Markt ausgeweitet. Zum Bilanzstichtag hatten wir Forderungen aus Ratenkäufen in Höhe von insgesamt EUR 549 Mio. (nach Berücksichtigung von Wertberichtigungen; davon EUR 449 Mio. langfristige Forderungen), durch die Ausgabe von Schuldinstrumenten im Rahmen der Consumer Loan ABS-Facility in Höhe von EUR 150 Mio. sowie durch öffentlich platzierte ABS-Notes (im Folgenden „Public ABS-Notes“) von EUR 337 Mio. refinanziert. Die Public ABS-Notes wurden erstmals im Geschäftsjahr 2024 an der Börse in Luxemburg platziert. Hierfür wurde ein Portfolio von Ratenkaufforderungen aus

der bestehenden Consumer Loan ABS-Facility separiert, das nun zur Besicherung und Rückzahlung der Public ABS-Notes dient. In 2025 erfolgte im Rahmen der FinanceHero-2 Transaktion eine weitere öffentliche Platzierung von durch Ratenkaufforderungen besicherten Public ABS-Notes.

Beginnend im Oktober 2023 bieten wir in Deutschland, Frankreich, Spanien und Österreich mit „AUTO1 Finanzierung“ eine schnelle, bequeme und vollständig digitale Händlerfinanzierung innerhalb der AUTO1.com-Plattform an ausgewählte Partnerhändler. Im Geschäftsjahr 2024 wurde das Programm zudem auf die Niederlande und Belgien ausgeweitet. In 2025 wurde dieses Programm auf Polen und Schweden ausgeweitet. Zum Bilanzstichtag belaufen sich die Forderungen aus dem Programm auf EUR 303 Mio. (nach Berücksichtigung von Wertminderungen). Zur Refinanzierung dieses Programms wurde die Merchant Financing ABS-Facility in Höhe von EUR 237 Mio. in Anspruch genommen.

d. Segmente

Der Konzern ist in zwei Segmente strukturiert: „Merchant“ und „Retail“. Die Segmente bieten Produkte für verschiedene Kundengruppen an und werden getrennt, da sie in einigen Bereichen unterschiedliche Technologien- (Nutzung verschiedener Verkaufsplattformen) und Marketingstrategien erfordern. Dabei beziehen beide Segmente Fahrzeuge aus den beiden Einkaufskanälen des Konzerns. Die Einkaufskanäle umfassen den Erwerb von Gebrauchtwagen über unsere Ankauffilialen (C2B-Channel) und den Ankauf im Rahmen des Remarketings (Remarketing-Channel) von gewerblichen Händlern.

Merchant

Im Merchant Segment werden Gebrauchtwagen an gewerbliche Autohändler über die Händlermarke AUTO1.com verkauft. Die Merchant Umsätze beinhalten zudem Auktionsgebühren, Gebühren für Logistikdienstleistungen sowie alle sonstigen Gebühren, die im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Fahrzeuge an die Händler stehen. Darüber hinaus können seit Oktober 2023 ausgewählte Händler in acht Ländern unser Merchant Financing Angebot in Anspruch nehmen, über welches AUTO1 Umsatzerlöse aus Zinsen erwirtschaftet.

Retail

Das Retail-Segment konzentriert sich unter der Marke Autohero auf den Verkauf von Gebrauchtwagen an Privatkunden. Zusätzlich sind Einnahmen aus dem Angebot von Finanzierungen und anderen Produkten sowie Dienstleistungen zum Gebrauchtwagenkauf enthalten.

e. Steuerungssysteme

Zur Steuerung der Geschäftstätigkeit werden die wichtigsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren Anzahl verkaufter Fahrzeuge, Rohergebnis bzw. Gross Profit (d. h. Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand) und bereinigtes EBITDA verwendet, wobei Anzahl verkaufter Fahrzeuge und Rohergebnis auf Segmentbasis sowie bereinigtes EBITDA auf Gruppenbasis ermittelt werden. Diese Leistungsindikatoren sind darauf ausgerichtet, ein profitables Wachstum des Konzerns zu fördern, und werden zusammen mit den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren genutzt, um den Erfolg und die Performance zu messen.

Auf Segmentbasis verwendet die AUTO1 Group neben den wichtigsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren auch das GPU (Gross Profit per Unit bzw. Rohergebnis pro verkauftem Fahrzeug) zur Steuerung des Unternehmens.

Im bereinigten EBITDA werden die folgenden nicht operativen Effekte nicht berücksichtigt: (i) anteilsbasierte Vergütungen, (ii) Aufwendungen für strategische Projekte, (iii) Aufwendungen für die Einrichtung einer Kapitalstruktur sowie (iv) sonstige einmalige oder nicht operative Aufwendungen/Erträge. Die sonstigen einmaligen oder nicht operativen Aufwendungen umfassen Aufwendungen für Beratungskosten im Zusammenhang mit Finanzierungen, Aufwendungen für definierte Rechtsstreitigkeiten, die nicht operative Handlungen betreffen, sowie übrige einmalige und nicht operative Aufwendungen, wie u.a. Abfindungszahlungen.

f. Forschung und Entwicklung

AUTO1 versteht sich in erster Linie als Technologieunternehmen mit dem Anspruch, die eigene digitale Plattform kontinuierlich weiterzuentwickeln und so die Nutzererfahrung für Händler und Privatkunden laufend zu verbessern. Um die damit verbundenen Herausforderungen – von der Gestaltung und Optimierung unserer Websites und Apps, über die Automatisierung von Geschäftsprozessen, Prognosen von Angebot und Nachfrage, bis hin zu einer effizienten Kundenbetreuung – erfolgreich zu meistern, investiert AUTO1 gezielt in hochqualifizierte Fachkräfte. Diese arbeiten standortübergreifend an Innovationen und an der Sicherstellung eines reibungslosen Betriebs.

Wir sind überzeugt, dass diese Investitionen einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil darstellen. Händler, Endkunden und externe Partner sind über ein zentrales IT-Netzwerk miteinander verbunden. Dank moderner Technologien wie einer Microservice-Architektur, Cloud-Lösungen und der konsequenten Integration von

Datenerfassung und -analyse durch unser Data-Science-Team steuern wir sämtliche Funktionsbereiche von AUTO1 zentral über unsere Plattform. Zu diesen Bereichen zählen unter anderem:

- Digitale Fahrzeuginspektion mit Anwendung von KI-Funktionen
- Pricing Algorithmus
- Bestell- und Finanzierungsabwicklung
- Echtzeit-Auktionsplattform, Bestandsverwaltung und Performance-Analysen
- Rechnungs- und Zahlungsabwicklung
- Logistik und Flottenmanagement
- Marketing und CRM

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich die Technologiekosten auf TEUR 47.053 (2024: TEUR 44.161). Diese umfassen Aufwendungen für die IT-Infrastruktur sowie für die Softwareentwicklung. Die AUTO1 Group wendet dabei die Vorgaben von IAS 38 an und aktiviert die Entwicklungskosten ausgewählter Projekte als selbst geschaffene immaterielle Vermögenswerte.

Wirtschaftsbericht

a. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Wirtschaft der Eurozone setzte ihre Erholung fort und wuchs im Jahr 2025 um 1,5 % gegenüber einem moderaten Wachstum im Vorjahr.¹ Die deutsche Wirtschaft verzeichnete trotz ihrer starken Abhängigkeit vom verarbeitenden Gewerbe und der Automobilindustrie 2025 ein leichtes BIP-Wachstum von 0,2 %.¹ Der Arbeitsmarkt blieb während dieses Zeitraums stabil, wobei die Arbeitslosenquote in der Eurozone im Dezember 2025 bei 6,2 % lag.²

Der Inflationsdruck in der Eurozone ließ im Laufe des Jahres 2025 deutlich nach und endete im Dezember mit einer Gesamtinflationrate von 1,9 %, womit das Ziel der EZB effektiv erreicht und die Grundlage für die Währungsstabilität gefestigt wurde. Die durchschnittliche jährliche Inflationsrate in Deutschland stabilisierte sich für das gesamte Jahr 2025 bei 2,2 %, was eine deutliche Verbesserung im Einklang mit der Stabilisierung der Energie- und Lebensmittelpreise darstellt.³

b. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Im Jahr 2025 stiegen die Neuzulassungen in der EU um 1,8 %. Der Markt zeigte eine fragmentierte Erholung. Das Gesamtmarktvolumen liegt weiterhin deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie, was Aufwärtspotenzial für eine weitere Verbesserung bietet.⁴

Die Preisdynamik auf dem Gebrauchtwagenmarkt stabilisierte sich nach den Korrekturen des Vorjahres, wie der AUTO1 Group Price Index zeigt, der im Dezember 2025 mit 138,2 Punkten schloss und damit einen moderaten Anstieg von 0,7 % gegenüber dem Vorjahreswert von 137,3 Punkten verzeichnete.⁵ Diese Stabilisierung des Preisniveaus sorgte für ein stabiles Umfeld für Gebrauchtwagengeschäfte. Wichtige Märkte wie Deutschland und Frankreich verzeichneten ein leichtes Volumenwachstum von 0,5 % bzw. 0,8 %, während die Niederlande ein Rekordtransaktionsvolumen (+3,7 %) erzielten, was auf eine Rückkehr zu einem natürlicheren Marktrhythmus hindeutet.⁶

c. Geschäftsverlauf

Das Geschäftsjahr 2025 von AUTO1 war vom Wachstum in allen Unternehmensbereichen geprägt. Im Geschäftsjahr 2025 konnte die AUTO1 Group insgesamt 842.271 Gebrauchtwagen verkaufen, was einer Erhöhung des Verkaufsvolumens um 22 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht (2024: 689.773 Fahrzeuge). Dieses Wachstum ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass deutlich mehr

Kunden die Plattformen der AUTO1 Group für den An- und Verkauf von Gebrauchtwagen genutzt haben. Die Umsatzerlöse stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 30 % auf TEUR 8.172.616 (2024: TEUR 6.271.911). Haupttreiber dieses Wachstums war die gestiegene Anzahl verkaufter Fahrzeuge. In geringerem Umfang wirkte sich auch das höhere Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt im Vergleich zum Vorjahr positiv auf die Umsatzerlöse aus. Beide Geschäftssegmente der AUTO1 Group haben dabei zum Umsatzanstieg beigetragen.

Neben den erhöhten Handelstätigkeiten fokussierte sich die AUTO1 Group weiterhin auf die Steigerung ihrer Profitabilität. So wurde das Rohergebnis pro verkauftem Fahrzeug um EUR 123 auf EUR 1.172 gesteigert. Dies führte im Berichtsjahr mit TEUR 990.640 zu einem neuen Rekord-Rohergebnis in der Unternehmensgeschichte von AUTO1 (2024: TEUR 724.724). Der Materialaufwand stieg im Geschäftsjahr 2025 um 29 % auf TEUR 7.181.976 (2024: TEUR 5.547.187) leicht unterproportional im Vergleich zum Anstieg der Umsatzerlöse.

Das bereinigte EBITDA der AUTO1 Group verbesserte sich um 81 % von TEUR 109.240 auf TEUR 197.542, maßgeblich unterstützt durch die 37 %-ige Steigerung des Rohergebnisses. Wesentliche Aufwandstreiber, wie Personal- oder Marketingaufwendungen sind dagegen im geringeren Umfang gestiegen. Dies verdeutlicht den positiven Operating Leverage des AUTO1 Geschäftsmodells. In Folge der positiven Geschäftsentwicklung erzielte die AUTO1 Group ein verbessertes Konzernergebnis von TEUR 77.949 (2024: TEUR 20.894).

Die AUTO1 Group setzt auch künftig auf nachhaltiges Wachstum, das auf der erzielten Profitabilität aufbaut. Im Mittelpunkt stehen dabei die Erweiterung der Kundenbasis sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres vielfältigen Produktangebots.

¹ Vgl. Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/2-13022026-ap>, Destatis, https://www.destatis.de/EN/Press/2026/01/PE26_035_811.html

² Vgl. Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-euro-indicators/w/3-30012026-bp>.

³ Vgl. EZB, <https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/html/eb202508.en.html>

⁴ Vgl. ACEA, <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-1-8-in-2025-battery-electric-17-4-market-share/>.

⁵ Vgl. Auto1 Group-Autopreis-Index, <https://www.auto1-group.com/press/pressrelease/auto1-group-price-index-december-2025/>.

⁶ Vgl. Transconnect, <https://www.transconnect.com/european-used-car-market-2025-recovery-growth-and-structural-shifts/>.

d. Lage des Konzerns

1. Ertragslage

Die Ergebnisse auf Gruppenebene im Geschäftsjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr 2024 lauten wie folgt:

	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Umsatzerlöse (in TEUR)	8.172.616	6.271.911
Umsatzwachstum in %	30,3	14,8
Rohergebnis (in TEUR)	990.640	724.724
Bereinigtes EBITDA (in TEUR) ¹	197.542	109.240
Bereinigte EBITDA Marge in %	2,4	1,7
EBITDA (in TEUR)	173.427	86.975
EBITDA Marge in % ²	2,1	1,4
Verkaufte Autos (#)	842.271	689.773
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl ³	6.984	5.549

1 EBITDA bereinigt um separat ausgewiesene Positionen, die nicht betriebliche Effekte wie anteilsbasierte Vergütungen und sonstige nicht-operative Kosten umfassen. Für die Überleitung auf das bereinigte EBITDA siehe nachfolgende Tabelle.
2 Definiert als EBITDA dividiert durch Umsatzerlöse.
3 Mitarbeiteranzahl nach Köpfen.

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung vom EBITDA auf das bereinigte EBITDA:

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
EBITDA	173.427	86.975
Anteilsbasierte Vergütung	15.822	17.843
Sonstige nicht operative Aufwendungen	8.292	4.422
Bereinigtes EBITDA	197.542	109.240

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der AUTO1 Group stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 30 % auf TEUR 8.172.616 (2024: TEUR 6.271.911). Dieser Anstieg wurde insbesondere durch eine insgesamt höhere Anzahl verkaufter Fahrzeuge erzielt. In geringerem Umfang führten zusätzlich höhere Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt zum Wachstum der Umsatzerlöse. Von den Umsatzerlösen entfielen TEUR 6.413.599 (2024: TEUR 5.037.811) auf das Merchant-Segment und TEUR 1.759.017 (2024: TEUR 1.234.099) auf das Retail-Segment. Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöse

aus Zinsen in Höhe von TEUR 61.109 (2024: TEUR 34.574), die aus dem Ratenkaufprogramm sowie dem Merchant Financing-Programm stammen.

Im Merchant-Segment stieg der Umsatz aufgrund der Erhöhung der verkauften Fahrzeuge um 125.397 auf insgesamt 740.732 Fahrzeuge um 27,3 %. Dieser Mengenanstieg beruht auf einer stetigen Ausweitung der Ankaufsaktivitäten insbesondere durch eine höhere Anzahl von Ankaufsfilialen.

Im Retail-Segment stieg der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 43 % auf TEUR 1.759.017 (2024: TEUR 1.234.099). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf eine um 36 % höhere Anzahl verkaufter Fahrzeuge zurückzuführen, die sich auf 101.539 Fahrzeuge erhöhte (2024: 74.438 Fahrzeuge). Zudem stieg der durchschnittliche Verkaufspreis pro Fahrzeug um EUR 745 auf EUR 17.324.

Rohergebnisentwicklung

Der Materialaufwand stieg im Geschäftsjahr 2025 leicht unterproportional zu den Umsatzerlösen um 29,5 % bzw. TEUR 1.634.789 auf insgesamt TEUR 7.181.976. Davon entfielen TEUR 5.690.791 (2024: TEUR 4.475.190) auf das Merchant Segment und TEUR 1.491.185 (2024: TEUR 1.071.997) auf das Retail Segment. Der Materialaufwand umfasst unter anderem die Kosten für die verkauften Fahrzeuge, Wertminderungen auf das Vorratsvermögen, externe Transportkosten (Kosten für den Fahrzeugtransport zum Kunden) als Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der operativen Abwicklung des Fahrzeugan- und -verkaufs.

Das Rohergebnis entwickelte sich im Geschäftsjahr 2025 entsprechend positiv und stieg um TEUR 265.916 auf TEUR 990.640. Im Merchant Segment erhöhte sich das Rohergebnis um 28 % auf TEUR 722.808 (2024: TEUR 562.621). Dabei konnte das Rohergebnis pro Fahrzeug von EUR 914 auf EUR 976 gesteigert werden. Auch das Retail-Segment trug mit einem Anstieg um 65 % auf TEUR 267.832 (2024: TEUR 162.102) maßgeblich zur positiven Entwicklung des Rohergebnisses bei. Das Rohergebnis pro Fahrzeug hat sich hier von EUR 2.163 auf EUR 2.605 erhöht. Diese Resultate unterstreichen die starke Performance unserer Online-Plattformen im Gebrauchtwagenhandel und spiegeln den Erfolg sowohl im Geschäft mit Händlern als auch mit Privatkunden wider.

Geschäftsentwicklung nach Segment

Merchant		
TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Umsatzerlöse (in TEUR)	6.413.599	5.037.811
Umsatzentwicklung in %	27,3	12,9
Rohergebnis (in TEUR)	722.808	562.621
Verkaufte Autos (#)	740.732	615.335
GPU (in EUR)	976	914

Retail		
TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Umsatzerlöse (in TEUR)	1.759.017	1.234.099
Umsatzentwicklung in %	42,5	23,5
Rohergebnis (in TEUR)	267.832	162.102
Verkaufte Autos (#)	101.539	74.438
GPU (in EUR)*	2.605	2.163

* GPU ist nicht gleich Rohergebnis dividiert durch Anzahl der verkauften Autos, da die Auswirkungen der Bestandsveränderungen durch die Aktivierung von internen Aufbereitungskosten, die nicht Teil des Materialaufwands sind, nicht berücksichtigt werden.

Entwicklung des EBITDA und des bereinigten EBITDA

Das EBITDA der AUTO1 Group verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 86.452 auf TEUR 173.427. Haupttreiber dieser Entwicklung war die Steigerung des Rohergebnisses um 37 % bzw. TEUR 265.916. Dem gegenüber standen insbesondere höhere Personalaufwendungen (+TEUR 73.028), gestiegene Marketingaufwendungen (+TEUR 54.927) sowie ein Anstieg der internen Transportkosten (+TEUR 19.436), die gegenläufig wirkten.

Der Anstieg der Personalaufwendungen resultierte aus einer höheren durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl, die mit dem weiteren Wachstum der Geschäftsaktivitäten der AUTO1 Group zusammenhängt. Die Aufwendungen für anteilsbasierte Vergütungen verringerten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr um TEUR 2.021 auf TEUR 15.822.

Die gestiegenen Aufwendungen für den internen Fahrzeugtransport sind auf die erhöhte Anzahl gehandelter Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen.

Die Marketingaufwendungen stiegen um TEUR 54.927 auf TEUR 195.907, wobei der Anstieg vor allem auf erhöhte Werbemaßnahmen für unsere Retail-Marke Autohero zurückzuführen ist.

Das bereinigte EBITDA ergibt sich aus dem EBITDA, bereinigt um anteilsbasierte Vergütungen sowie sonstige nicht operative Aufwendungen. Im Geschäftsjahr 2025 belief sich das bereinigte EBITDA auf TEUR 197.542, eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahreswert von TEUR 109.240.

Entwicklung des Konzernergebnisses

Im Geschäftsjahr 2025 erzielte die AUTO1 Group ein verbessertes positives Konzernergebnis in Höhe von TEUR 77.949 (2024: TEUR 20.894). Diese positive Entwicklung ist in erster Linie auf die zuvor erläuterte Verbesserung des EBITDA zurückzuführen.

Das Konzernergebnis wurde darüber hinaus durch Effekte beeinflusst, die im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftsaktivitäten stehen. Die Abschreibungen haben sich im Geschäftsjahr 2025 um TEUR 10.502 erhöht. Das Finanzergebnis hat sich insbesondere aufgrund höherer Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit den Inventory-ABS-Facilities um TEUR 6.162 verringert. Die Steueraufwendungen stiegen infolge der positiven Entwicklung des Ergebnisses vor Steuern um TEUR 12.733.

2. Finanzlage

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Konzernergebnis	77.949	20.894
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	(463.069)	(219.725)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(23.262)	(17.796)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	476.924	302.726
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn der Periode	613.378	548.172
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Periode	603.970	613.378

Der Zahlungsmittelbestand betrug zum Jahresende TEUR 603.970 (2024: TEUR 613.378) und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 9.408 reduziert. Ein Teil des Zahlungsmittelbestands in Höhe von TEUR 358.268 (2024: TEUR 241.586) ist verpfändet und dient im Wesentlichen der Vorfinanzierung für den zukünftigen Erwerb von Fahrzeugen

sowie dem weiteren Ausbau des Ratenkaufprogramms und des Merchant Financing Programms.

Der negative Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit von TEUR 463.069 resultiert maßgeblich aus dem weiteren Aufbau des Vorratsbestands um TEUR 360.923 (2024: TEUR 152.351). Zusätzlich wirkten sich das Wachstum der Forderungen aus dem Ratenkaufprogramm (Anstieg um TEUR 183.357) sowie aus dem Merchant-Financing-Programm (Erhöhung um TEUR 88.596) negativ auf den operativen Cashflow aus. Entlastend wirkten sich das positive Konzernergebnis sowie die Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus. Sowohl der Vorratsbestand der AUTO1 Group als auch die Forderungen aus dem Ratenkaufprogramm und dem Merchant-Financing-Programm werden jeweils über ABS-Facilities sowie Public ABS-Notes refinanziert. Die daraus resultierenden Zahlungsflüsse werden im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug im Jahr 2025 TEUR -23.262 (2024: TEUR -17.796) und resultierte, wie im Vorjahr, hauptsächlich aus Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf TEUR 476.924 (2024: TEUR 302.726) und resultierte hauptsächlich aus der erhöhten Inanspruchnahme der ABS-Facilities sowie der zum zweiten Mal erfolgten Emission von Public ABS-Notes.

Die Inanspruchnahme der Inventory ABS-Facilities, die das Vorratsvermögen refinanzieren und derzeit eine Laufzeit bis August 2028 (Rückzahlungsbeginn ab Februar 2027) haben, wurde infolge des gesteigerten Vorratsbestands um TEUR 281.000 erhöht. Die Inanspruchnahme der Merchant Financing ABS-Facility, die das Merchant Financing-Programm refinanziert und derzeit eine Laufzeit bis Januar 2029 (Rückzahlungsbeginn ab Januar 2027) hat, wurde um TEUR 62.769 erhöht.

Die Nominalwerte der Verbindlichkeiten zur Refinanzierung des Ratenkaufportfolios aus Forderungen gegen Autohero-Kunden erhöhten sich insgesamt um TEUR 217.416. Im September 2025 platzierte der Konzern im Rahmen seiner zweiten öffentlichen Verbriefungstransaktion Public ABS-Notes mit einem Nominalvolumen von TEUR 236.700, um ein bestehendes Ratenkaufportfolio in Höhe von TEUR 248.825 zu refinanzieren. Zusammen mit den erstmals im Geschäftsjahr 2024 emittierten Public ABS-Notes betrug zum 31. Dezember 2025 der Nominalwert der Public ABS-Notes insgesamt TEUR 337.096. Die Public ABS-Notes

werden aus den Zahlungseingängen auf die Ratenkaufforderungen monatlich getilgt.

Durch die im September 2025 durchgeführte zusätzliche Emission von Public ABS-Notes zur Finanzierung eines Teils des Ratenkaufportfolios wurde die Inanspruchnahme der weiterhin zusätzlich bestehenden Consumer Loan ABS-Facility, die derzeit eine Laufzeit bis Januar 2030 (Rückzahlungsbeginn ab Januar 2027) hat, zum Abschlussstichtag im Vergleich zum Vorjahr lediglich um TEUR 19.599 erhöht.

3. Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen umfasst im Wesentlichen die Ankaufsfilialen, die Produktionszentren zur Aufbereitung von Fahrzeugen für die Autohero-Plattform sowie die Lieferwagenflotte von Autohero. Aufgrund der Eröffnung weiterer Ankaufsfilialen und dem Aufbau einer eigenen Autotransporterflotte erhöhte sich das Sachanlagevermögen nach Abschreibungen um TEUR 12.707 auf insgesamt TEUR 156.508.

Die langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf TEUR 449.279 (2024: TEUR 292.442). Diese setzen sich aus Ratenkaufforderungen zusammen, die Autohero-Kunden in Deutschland, Österreich und seit dem Geschäftsjahr 2025 in Spanien angeboten werden und über die Consumer Loan ABS-Facility und die Public ABS-Notes refinanziert werden.

Der Vorratsbestand stieg um TEUR 360.923 auf TEUR 1.057.654. Davon wurden TEUR 881.000 über die Inventory ABS-Facilities refinanziert. Der Anstieg des Vorratsbestands ist hauptsächlich auf erhöhte Ankaufstätigkeiten der AUTO1 Group und die damit verbundene höhere Anzahl an zum Stichtag gehaltenen Fahrzeugen zurückzuführen. Der Zuwachs wurde in beiden Segmenten verzeichnet.

Die kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen erhöhten sich um TEUR 131.739 auf TEUR 495.704. Hauptursache für diesen Anstieg war das anhaltende Wachstum des Merchant-Financing-Programms. Über dieses Programm können ausgewählte Händler in Deutschland, Frankreich, Spanien, Österreich, den Niederlanden und Belgien ihre Kaufpreiszahlungen stunden. Im Geschäftsjahr 2025 wurde das Programm zudem auf Schweden und Polen ausgeweitet. Zum Bilanzstichtag bestehen aus dem Merchant-Financing-Programm Forderungen gegen Händler in Höhe von TEUR 302.978 (2024: TEUR 214.382).

Die sonstigen Vermögenswerte betreffen hauptsächlich Umsatzsteuerforderungen, welche durch höhere Handelstätigkeiten gestiegen sind.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verringerten sich von TEUR 613.378 auf TEUR 603.970. Einzelheiten zur Entwicklung des Zahlungsmittelbestands sind bei den Ausführungen zur Finanzlage erläutert.

Zum 31. Dezember 2025 erhöhte sich das Eigenkapital der AUTO1 Group auf TEUR 707.534 (2024: TEUR 612.875). Die Eigenkapitalquote lag zum Ende des Berichtsjahres bei 24,7 % (2024: 27,8 %). Der Rückgang der Eigenkapitalquote ist auf die im Wesentlichen fremdkapitalfinanzierte gestiegene Bilanzsumme zurückzuführen.

Die mit dem Gebrauchtwagenbestand besicherten Inventory ABS-Facilities mit einem Rahmen der Senior Notes von TEUR 1.275.000 wurde zum Abschlussstichtag 31. Dezember 2025 in Höhe von TEUR 881.000 (2024: TEUR 600.000) in Anspruch genommen. Zur Refinanzierung des Ratenkaufprogramms bestehen eine Consumer Loan ABS-Facility sowie zwei Public ABS-Notes. Diese werden durch getrennte Portfolien von Ratenkaufforderungen besichert. Die Consumer Loan ABS-Facility hat ein Senior Notes-Gesamtvolumen von TEUR 275.000. Zum 31. Dezember 2025 valutiert diese mit einem Betrag von TEUR 150.000 (2024: TEUR 130.401). Die Public ABS-Notes aus der öffentlichen Verbriefung von zwei Teilportfolien haben zum Abschlussstichtag einen Nominalwert von TEUR 337.096 (2024: TEUR 179.620). Außerdem verfügt die AUTO1 Group über eine mit Forderungen gegen Händler besicherte Merchant Financing ABS-Facility zur Refinanzierung des Merchant Financing Programms mit einem Senior Notes-Gesamtvolumen von TEUR 250.000. Zum Abschlussstichtag wurde diese Kreditlinie mit einem Betrag von TEUR 237.217 (2024: TEUR 174.448) in Anspruch genommen. Die Kreditlinien werden aufgrund ihres langfristigen Charakters grundsätzlich unter den langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesen. Finanzverbindlichkeiten werden jedoch als kurzfristig klassifiziert, wenn AUTO1 am Abschlussstichtag nicht das Recht hat, die Rückzahlung über einen Zeitraum von mehr als 12 Monaten hinauszuschieben. Die Verbindlichkeiten aus der Merchant Financing ABS-Facility werden als kurzfristig ausgewiesen, da die revolving Periode der Fazilität Ende Januar 2026 endete. AUTO1 hat die Kreditlinie im Februar 2026 verlängert. Für die Public ABS-Notes wird der Teil der Verbindlichkeiten als kurzfristig ausgewiesen, für den im Jahr 2026 eine Rückzahlung erwartet wird. Grundlage hierfür ist das Rückzahlungsprofil der verbrieften Ratenkaufforderungen. Zu weiteren Details verweisen wir

auf die Ausführungen im Anhang des Konzerns unter Liquiditätsrisiken.

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Leasingverbindlichkeiten, von denen zum 31. Dezember 2025 der langfristige Anteil TEUR 58.240 (2024: TEUR 58.149) und der kurzfristige Anteil TEUR 36.807 (2024: TEUR 32.533) betrug.

Die kurzfristigen Schulden beinhalten darüber hinaus im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die sich im Vorjahresvergleich leicht erhöht haben. Die unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Vertragsverbindlichkeiten sind ebenfalls infolge des höheren Geschäftsvolumens zum Bilanzstichtag gestiegen. Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung haben sich die unter den kurzfristigen Schulden ausgewiesenen Steuerrückstellungen ebenfalls erhöht.

4. Gesamteinschätzung

Der Vorstand beurteilt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der AUTO1 Group als zufriedenstellend. Im Geschäftsjahr 2025 konnte der Konzern auf allen Ebenen wachsen und unternahm wichtige Schritte auf dem Weg zur Erreichung seiner langfristigen Marktanteils- und Profitabilitätsziele. Der Marktanteil des Konzerns stieg, das Rohergebnis erreichte erneut ein neues Allzeithoch und das bereinigte EBITDA konnte signifikant gesteigert werden.

Das Ratenkaufprogramm für Privatkunden verzeichnete ein kontinuierliches Wachstum, und das Merchant-Financing-Programm für Händler wurde auf weitere europäische Märkte ausgedehnt. Insgesamt sieht der Vorstand die AUTO1 Group strategisch gut aufgestellt, um langfristig erfolgreich zu bleiben und auch unter anspruchsvollen Marktbedingungen weiterhin profitabel zu wachsen.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Risikobericht

Im Geschäftsjahr 2025 hat AUTO1 Group SE (AUTO1) sein konzernweites Risikomanagementsystem (RMS) konsequent weiterentwickelt und damit die in den Vorjahren etablierte Grundlage für ein wirksames, integriertes Risikomanagement nachhaltig gestärkt. Das RMS gewährleistet eine fundierte Entscheidungsfindung durch die Bereitstellung konsistenter, transparenter und vergleichbarer Informationen und schafft damit ein einheitliches Risiko- und Chancenverständnis über alle Konzernbereiche hinweg.

Das zentrale Risikomanagement ist eng in die strategische Unternehmensplanung eingebunden und trägt maßgeblich dazu bei, wachstumsorientierte Strategien zu entwickeln und umzusetzen, bei denen Chancen systematisch genutzt und Risiken aktiv gesteuert werden. Durch diese integrative Verzahnung von Risikomanagement und Geschäftsstrategie wird der nachhaltige Unternehmenserfolg gesichert und der Unternehmenswert langfristig gesteigert.

Der nachfolgende Risikobericht stellt die wesentlichen Risiken und Chancen der AUTO1 dar und erläutert die entsprechenden Steuerungsmaßnahmen sowie deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Risikomanagementsystem

Der Vorstand der AUTO1 Gruppe trägt die Gesamtverantwortung für die Ausgestaltung, Implementierung und fortlaufende Weiterentwicklung eines wirksamen Risikomanagementsystems.

Das Risikomanagementsystem von AUTO1 orientiert sich am Enterprise Risk Management Framework des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) sowie am Prüfungsstandard 981 des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 981). Diese standardbasierte Ausrichtung gewährleistet die Angemessenheit, Wirksamkeit und Prüfungssicherheit des Risikomanagementsystems.

Das Risikomanagementsystem von AUTO1 umfasst die folgenden Elemente:



Risikoidentifikation

Die systematische Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen bildet die Grundlage für ein resilientes und nachhaltiges Unternehmenswachstum der AUTO1 Gruppe. Risiken werden dabei als potenzielle nachteilige Abweichungen von der geplanten Konzernentwicklung definiert, während Chancen mögliche positive Abweichungen darstellen. Ziel des Risikomanagements ist nicht die vollständige Risikovermeidung, sondern die bewusste und ausgewogene Abwägung von Chancen und Risiken auf Basis fundierter Informationen zur Optimierung des Rendite-Risiko-Profiles.

Die Risikoidentifikation und -bewertung erfolgt bei AUTO1 strukturiert im Rahmen eines jährlichen Risikoinventarisierungsprozesses, der durch Workshops, standardisierte Risikoehebungen sowie die kontinuierliche Analyse operativer Erkenntnisse der dezentralen Risikoverantwortlichen gestützt wird. Parallel dazu werden neu entstehende Risiken zeitnah im laufenden Geschäftsbetrieb erfasst und bewertet.

Der Identifikationsprozess folgt einem integrierten Top-down- und Bottom-up-Ansatz unter Einbindung aller Konzernebenen und -bereiche bei AUTO1. Das zentrale Risikomanagement-Team arbeitet eng mit den dezentralen Risikoverantwortlichen zusammen und analysiert systematisch das interne sowie externe Unternehmensumfeld hinsichtlich potenzieller

Risikofaktoren. Dabei werden insbesondere Risikokorrelationen und -kumulationen auf qualitativer und quantitativer Basis untersucht, um Cluster- und Sekundäreffekte frühzeitig zu identifizieren.

Zur Stärkung der Risikofrüherkennung hat AUTO1 einen Ad-hoc-Meldemechanismus implementiert, über den Mitarbeiter potenzielle Risiken und Unregelmäßigkeiten zeitnah und vertraulich melden können. Dieses Instrument fördert eine präventive Risikokultur und ermöglicht die unmittelbare Reaktion auf Risikoentwicklungen außerhalb der regulären Berichtszeiträume.

Unser Ansatz zu ESG-Risiken

Die Identifikation und Steuerung von Umwelt-, Sozial- und Governance-Risiken (ESG-Risiken) sind ein integraler Bestandteil des konzernweiten Risikomanagementsystems und der Nachhaltigkeitsstrategie von AUTO1.

Im Rahmen der Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) führt AUTO1 eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse (Double Materiality Assessment - DMA) durch, die sowohl die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft als auch die finanziellen Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf den Konzern systematisch bewertet. Während die doppelte Wesentlichkeitsanalyse die gesamte Bandbreite nachhaltigkeitsbezogener Themen abdeckt, fokussiert das Risikomanagementsystem auf diejenigen ESG-Faktoren, die eine potenzielle finanzielle Wesentlichkeit für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe aufweisen.

Durch die umfassende Analyse der Wertschöpfungskette und Geschäftstätigkeit werden ESG-bezogene Risiken und Chancen identifiziert, bewertet und in die etablierten Risikomanagementprozesse integriert. Diese systematische Erfassung ermöglicht die frühzeitige Steuerung von Nachhaltigkeitsrisiken und die gezielte Nutzung sich ergebender Chancen zur Stärkung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit.

Detaillierte Informationen zur Nachhaltigkeitsstrategie, den identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen sowie zu den ergriffenen Maßnahmen und erzielten Fortschritten sind im gesonderten jährlichen Umwelt-, Sozial- und Governance-Bericht (ESG-Bericht) der AUTO1 Group sowie im Bereich Nachhaltigkeit auf der Konzern-Website veröffentlicht.

Risikobewertung

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die systematische Bewertung und Quantifizierung der identifizierten Risiken durch die dezentralen Risikoverantwortlichen in enger Abstimmung mit dem

zentralen Risikomanagement-Team. Die Risikobewertung basiert auf zwei folgenden Dimensionen:

- **Auswirkung:** Das potenzielle Schadensausmaß, mit dem ein Risiko bei Eintritt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die strategischen Ziele des Konzerns negativ beeinflussen würde.
- **Eintrittswahrscheinlichkeit:** Die geschätzte Wahrscheinlichkeit der Risikomaterialisierung innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten nach dem Bewertungsstichtag.

Die Bewertung der Auswirkung erfolgt grundsätzlich quantitativ auf Basis finanzieller Kennzahlen, insbesondere des bereinigten EBITDA. Für Risiken, bei denen eine direkte finanzielle Quantifizierung nicht sachgerecht möglich ist oder qualitative Aspekte dominieren, wie etwa bei Reputations- oder Compliance Risiken, wird eine qualitative Expertenschätzung vorgenommen. Die Auswirkungsskala umfasst dabei die Kategorien unbedeutend, gering, moderat, hoch und schwerwiegend.

Der Risikobewertungsprozess differenziert zwischen Brutto- und Nettorisiko zur Beurteilung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und der implementierten Risikominderungsmaßnahmen. Das Brutto- und Nettorisiko bildet das inhärente Risiko ohne Berücksichtigung von Steuerungsmaßnahmen ab, während das Nettorisiko das verbleibende Residualrisiko nach Anwendung sämtlicher Kontrollen und Mitigationsmaßnahmen darstellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Wesentlichkeitsschwellen des Konzerns an die gewachsene Geschäftstätigkeit angepasst. Risiken mit potenziellen Bruttoauswirkungen von über 100 Mio. EUR auf das bereinigte EBITDA werden gesondert als bestandsgefährdende Risiken klassifiziert, da sie bei Eintritt den Fortbestand des Konzerns erheblich beeinträchtigen könnten und daher erhöhte Managementaufmerksamkeit erfordern. Alle Risiken mit wesentlicher Bruttoauswirkung werden im nachfolgenden Risikobericht detailliert dargestellt.

Ergänzend wurde die Bewertungsmethodik dahingehend verfeinert, dass Risiken mit schwerwiegender Auswirkung, aber extrem geringer Eintrittswahrscheinlichkeit nicht automatisch der höchsten Schweregradkategorie zugeordnet werden. Diese Risiken verbleiben im Risikoinventar und werden kontinuierlich überwacht, jedoch nur dann als signifikant eingestuft, wenn die kombinierte Betrachtung von Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung dies rechtfertigt.

Die Verknüpfung der beiden Bewertungsdimensionen erfolgt in einer Risikomatrix, die eine transparente Darstellung des konzernweiten Risikoexposures sowie eine Priorisierung der identifizierten Risiken ermöglicht.

						Sehr wahrscheinlich > 75%
						Wahrscheinlich > 50 - 75%
						Möglich > 25 - 50%
						Unwahrscheinlich > 5 - 25%
						Selten ≤ 5%
Unbedeutend € 0 Mio - € 5 Mio	Gering € 5 Mio - € 10 Mio	Mäßig € 10 Mio - € 30 Mio	Erheblich € 30 Mio - € 50 Mio	Wesentlich € 50 Mio - € 100 Mio	Schwerwiegend > € 100 Mio	
Auswirkung						Eintrittswahrscheinlichkeit

- Identifizierte Risiken im roten Bereich der Matrix werden als signifikant eingestuft und unterliegen einer intensiven Steuerung und Überwachung durch das Management mit höchster Priorität.
- Risiken im gelben Bereich werden als moderat klassifiziert und erfordern mittelfristige Maßnahmen und eine regelmäßige Überwachung.
- Gering bewertete Risiken im grünen Bereich der Matrix werden mit niedrigerer Priorität gesteuert und im Rahmen des regulären Monitorings beobachtet.

Risikobehandlung

Die Risikoverantwortlichen tragen in Abstimmung mit ihren jeweiligen Führungskräften und dem Vorstand die operative Verantwortung für die Implementierung und Aufrechterhaltung angemessener Risikominderungsmaßnahmen und Kontrollen in ihren Verantwortungsbereichen.

Auf Grundlage der Risikobewertung werden unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen, bestehenden Kontrollmechanismen sowie der potenziellen Chancen geeignete Risikosteuerungsmaßnahmen definiert und priorisiert. Die Risikosteuerung erfolgt im Rahmen der vom Vorstand definierten Risikoappetit- und Risikotoleranzschwellen und umfasst folgende Behandlungsstrategien: Risikovermeidung durch Verzicht auf risikobehaftete Aktivitäten oder Geschäftsfelder, Risikominderung durch präventive oder detektive Kontrollen

zur Reduktion von Eintrittswahrscheinlichkeit oder Schadensausmaß, Risikoübertragung auf Dritte mittels Versicherungen oder vertraglicher Vereinbarungen sowie Risikoakzeptanz bei bewusster Übernahme des Risikos innerhalb definierter Toleranzgrenzen.

Die Auswahl und Umsetzung der jeweiligen Behandlungsstrategie erfolgt risikospezifisch durch die verantwortlichen Fachbereiche in enger Abstimmung mit dem Risikomanagement-Team und unter Genehmigung des Senior Managements. Dabei wird sichergestellt, dass das verbleibende Nettorisiko nach Anwendung der Steuerungsmaßnahmen die festgelegten Risikolimits nicht überschreitet.

Risikoüberwachung

Die Risikoüberwachung ist als kontinuierlicher Prozess fest in die operativen Geschäftsabläufe von AUTO1 integriert und wird durch das implementierte Ad-hoc-Meldesystem unterstützt. Dieses System gewährleistet die zeitnahe Information des Risikomanagement-Teams sowie des Vorstands über signifikante Risikoentwicklungen und wesentliche Risikoereignisse außerhalb der regulären Berichtszyklen.

Die laufende Überwachung umfasst die systematische Verfolgung aller identifizierten Risiken hinsichtlich Veränderungen der Eintrittswahrscheinlichkeit, des Schadensausmaßes sowie des Implementierungsstatus definierter Steuerungsmaßnahmen. Diese Aufgabe wird vom zentralen Risikomanagement-Team in enger Zusammenarbeit mit den dezentralen Risikoverantwortlichen und dem jeweiligen Fachbereichsmanagement wahrgenommen.

Das Risikomanagement-Team ist verantwortlich für die kontinuierliche Aktualisierung der Risikoanalyse- und Berichtssysteme auf Basis sowohl regelmäßiger als auch anlassbezogener Dateneingaben der Risikoverantwortlichen. Dadurch wird eine durchgängige Risikotransparenz gewährleistet und die Grundlage für zeitnahe Steuerungsentscheidungen geschaffen.

Risikoberichterstattung

Der Vorstand wird regelmäßig sowie anlassbezogen umfassend über die konzernweite Risikolage, wesentliche Risikoentwicklungen und den Status der Risikosteuerungsmaßnahmen informiert. Die reguläre Risikoberichterstattung umfasst eine detaillierte Darstellung aller signifikanten Risiken sowie deren Veränderungen gegenüber der Vorperiode.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird vierteljährlich durch das Risikomanagement-Team in Abstimmung mit dem Vorstand über die Risikomanagement-Aktivitäten, die aktuelle Risikolage sowie die Wirksamkeit des Risikomanagementsystems unterrichtet. Diese regelmäßige Berichterstattung gewährleistet die angemessene Überwachung und Begleitung des Risikomanagementprozesses durch das Aufsichtsgremium. Bestandsgefährdende oder anderweitig kritische Risiken werden dem Vorstand unverzüglich außerhalb der regulären Berichtszyklen gemeldet, um zeitnahe Steuerungsentscheidungen und die Einleitung wirksamer Gegenmaßnahmen zu ermöglichen.

Internes Kontrollsystem in Bezug auf die Finanzberichterstattung

Gemäß den Anforderungen des Aktiengesetzes obliegt dem Aufsichtsrat die Überwachung der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems (IKS). Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Ausgestaltung und Implementierung eines angemessenen und wirksamen IKS im Konzern.

Im Geschäftsjahr 2025 hat AUTO1 das interne Kontrollsystem konsequent weiterentwickelt, um die Vermeidung von Fehlern, Ineffizienzen und Compliance-Verstößen zu stärken sowie das Risiko von Unregelmäßigkeiten durch interne und externe Parteien weiter zu reduzieren. Das IKS von AUTO1 orientiert sich am COSO Internal Control Framework und verfolgt die Zielsetzung, durch implementierte Kontrollen eine wirksame Risikominderung als integralen Bestandteil einer ordnungsgemäßen Corporate Governance zu gewährleisten. Darüber hinaus trägt das IKS zur Steigerung der operativen Effizienz und Transparenz bei, indem Prozesse standardisiert, bewährte Verfahren konzernweit etabliert und Komplexität reduziert werden.

Ein wesentlicher Schwerpunkt des IKS liegt auf den Kontrollen im Bereich der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung, welche auf die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit, Vollständigkeit und Verlässlichkeit des Konzernabschlusses ausgerichtet sind. Diese Kontrollen umfassen sowohl präventive als auch detektive Maßnahmen auf Prozess- und Transaktionsebene und werden kontinuierlich an veränderte Geschäftsprozesse und regulatorische Anforderungen angepasst. Die Wirksamkeit des IKS wird durch ein mehrstufiges Überwachungssystem sichergestellt. Die erste Verteidigungslinie bildet die kontinuierliche operative Überwachung durch die Prozessverantwortlichen sowie regelmäßige Management-Reviews innerhalb der Fachbereiche. Ergänzend führt das Risikomanagement-Team in Zusammenarbeit mit den

relevanten Fachbereichen periodische Bewertungen der Kontrolleffektivität durch. Die Interne Revision nimmt als unabhängige dritte Verteidigungslinie risikoorientierte Prüfungen des IKS vor. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird regelmäßig über den Status und die Wirksamkeit des IKS sowie wesentliche Kontrollschwächen und eingeleitete Verbesserungsmaßnahmen informiert.

Das IKS wird kontinuierlich fortentwickelt, um die Übereinstimmung mit den COSO-Prinzipien sowie die Angemessenheit im Hinblick auf die sich verändernden Geschäftsanforderungen und regulatorischen Rahmenbedingungen zu erreichen.

Interne Revision

Die Interne Revision nimmt als unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion eine zentrale Rolle bei der Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Geschäftsprozesse, des Risikomanagementsystems sowie der Corporate Governance von AUTO1 ein. Ihre Prüfungstätigkeit erfolgt auf Grundlage eines risikoorientierten, mehrjährigen Prüfungsplans, der jährlich aktualisiert und mit dem Prüfungsausschuss abgestimmt wird.

Die Interne Revision arbeitet in Übereinstimmung mit dem International Professional Practices Framework (IPPF) des Institute of Internal Auditors, einschließlich der Grundprinzipien für die berufliche Praxis der Internen Revision, des Ethikkodex sowie der internationalen Standards. Durch einen systematischen und methodengestützten Prüfungsansatz bewertet die Interne Revision die Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-, Risikomanagement- und Kontrollprozesse und trägt zu deren kontinuierlicher Verbesserung bei. Der Aufgabenbereich umfasst neben der Prüfung operativer und finanzieller Prozesse auch die Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, Compliance-Verstößen und Hinweisen auf betrügerisches Verhalten sowie die Entwicklung geeigneter Abhilfemaßnahmen in enger Abstimmung mit dem Management.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden planmäßige Ländergesellschaftsprüfungen sowie anlassbezogene Sonderprüfungen durchgeführt. Jede Prüfung wurde mit einem Abschlussgespräch mit den verantwortlichen Führungskräften abgeschlossen, in dem die Prüfungsfeststellungen erörtert und die vereinbarten Maßnahmen zur Mängelbehebung samt Umsetzungsfristen dokumentiert wurden. Die Implementierung der Korrekturmaßnahmen wird im Rahmen von Nachprüfungen systematisch überwacht. Die Ergebnisse der Prüfungstätigkeit werden vierteljährlich in einem

konsolidierten Bericht an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats kommuniziert.

Für das Geschäftsjahr 2026 ist eine Ausweitung des Prüfungsumfangs vorgesehen, um den gewachsenen Geschäftsaktivitäten und gesetzlichen Anforderungen Rechnung zu tragen und die kontinuierliche Verbesserung der internen Kontroll- und Governance-Strukturen weiter zu unterstützen.

Wesentliche Risiken

Aufgrund der internationalen Geschäftstätigkeit ist AUTO1 einem breiten Spektrum makroökonomischer, branchenspezifischer, finanzieller, operativer und strategischer Risiken ausgesetzt. Als wesentlich werden im Sinne dieses Risikoberichts diejenigen Risiken klassifiziert, die auf Bruttobasis eine moderate bis signifikante Auswirkung auf die Geschäftssegmente, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf wesentliche Stakeholder-Interessen der Gruppe haben können.

Die nachfolgende Darstellung fokussiert auf die Bruttoisiken, die unter Berücksichtigung ihrer inhärenten Eintrittswahrscheinlichkeit und ihres potenziellen Schadensausmaßes als wesentlich für die künftige Entwicklung von AUTO1 eingestuft werden. Die Risiken werden dabei nach thematischen Risikokategorien gegliedert und hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen auf die Unternehmensziele erläutert.

Risikobereiche

Auf Basis der durchgeführten Risikoanalyse wurden zum Bilanzstichtag keine bestandsgefährdenden Risiken oder Risikocluster identifiziert, die den Fortbestand des Unternehmens gemäß dem Going-Concern-Prinzip gefährden könnten. Die nachfolgende Darstellung gliedert die wesentlichen Risiken nach den vier zentralen Risikokategorien des Konzerns:

- Strategische Risiken,
- Rechtliche und Compliance-Risiken,
- Operationelle Risiken sowie
- Finanzielle und Berichterstattungsrisiken.

Die Gesamtrisikolage ergibt sich aus der aggregierten Betrachtung dieser Risikokategorien unter Berücksichtigung möglicher Interdependenzen und Kumulationseffekte zwischen einzelnen Risiken. Die Klassifizierung der Risiken erfolgt auf Grundlage der beschriebenen

Risikobewertungsmethodik und berücksichtigt sowohl die Bruttoisikoposition.

Übersicht über die Risikocluster

RISIKOCLUSTER	BEWERTUNG	2025		2024	
		Wahrscheinlichkeit	Auswirkung	Wahrscheinlichkeit	Auswirkung
Strategische Risiken					
Makroökonomisches Umfeld	Signifikant	Möglich	Wesentlich	Möglich	Wesentlich
Ökologische und soziale Verantwortung	Moderat	Wahrscheinlich	Gering	Wahrscheinlich	Gering
Regulatorisches Umfeld (Vj: Regulatorische Änderungen auf dem	Moderat	Möglich	Gering	Möglich	Gering
Wettbewerbsumfeld	Moderat	Möglich	Mäßig	Möglich	Mäßig
Kundenerlebnis (Vj: Hemmnisse für den Online-Kauf von Gebrauchtwagen)	Moderat	Unwahrscheinlich	Mäßig	Unwahrscheinlich	Mäßig
Rechtliche und Compliance-Risiken					
Allgemeine Rechts- & Compliance-Risiken	Moderat	Wahrscheinlich	Unbedeutend	Unwahrscheinlich	Gering
Risiko der Nichteinhaltung von Anti-Geldwäsche-Vorschriften	Moderat	Möglich	Mäßig	Möglich	Mäßig
Risiko der Nichteinhaltung von Datenschutz-Vorschriften	Moderat	Möglich	Mäßig	Möglich	Mäßig
Operationelle Risiken					
Logistik und Gebrauchtwagenbestand	Moderat	Möglich	Gering	Möglich	Gering
IT-Sicherheit	Moderat	Möglich	Mäßig	Möglich	Gering
Personalrisiken (Vj: Personelle Risiken)	Moderat	Wahrscheinlich	Mäßig	Wahrscheinlich	Mäßig
Finanzielle und Berichterstattungsrisiken					
Liquiditätsrisiko	Moderat	Unwahrscheinlich	Erheblich	Unwahrscheinlich	Erheblich
Zinsänderungsrisiko (Vj: zusammengefasst mit Kreditrisiko)	Moderat	Möglich	Gering	Möglich	Gering
Kreditrisiko	Moderat	Möglich	Mäßig	Möglich	Gering
Bestandspreisrisiko (Vj: Fair-Value-Risiko)	Moderat	Möglich	Gering	Möglich	Gering
Anmerkung:					
Die Bewertungen für das GJ 2024 werden so dargestellt, wie sie nach der Methodik des GJ 2024 (Schwellenwert für „schwerwiegend“: EUR 46 Mio.) ermittelt wurden.					
Die Bewertungen für das GJ 2025 werden nach der verfeinerten Methodik des GJ 2025 (Schwellenwert für „schwerwiegend“: EUR 100 Mio.) dargestellt.					
Dementsprechend wurden die Bewertungen des GJ 2024 nicht auf Basis der Schwellenwerte des GJ 2025 neu berechnet, um die jahresspezifische Vergleichbarkeit zu wahren und eine Anpassung der Vorjahreseinschätzung zu vermeiden.					

a. Strategische Risiken

Makroökonomisches Umfeld

Das gesamtwirtschaftliche Umfeld in Europa hat sich im Geschäftsjahr 2025 nach mehrjähriger Volatilität auf einem niedrigen Niveau stabilisiert. Die Inflationsraten haben sich in den wesentlichen Absatzmärkten zurückgebildet, die Zinsniveaus sind weitgehend stabil und die Lieferketten haben sich normalisiert. Trotz dieser Stabilisierung bleibt das Wirtschaftswachstum in Europa begrenzt, und die

Konsumentenstimmung reagiert in mehreren Märkten weiterhin sensibel auf externe Einflussfaktoren. Geopolitische Unsicherheiten bestehen fort, insbesondere in Bezug auf die andauernden Konflikte in der Ukraine und im Nahen Osten im Zusammenhang mit den kriegerischen Auseinandersetzungen im Iran. Die unmittelbaren operativen Auswirkungen dieser Konflikte auf die Geschäftstätigkeit von AUTO1 blieben bislang begrenzt, jedoch werden diese Entwicklungen kontinuierlich überwacht und hinsichtlich potenzieller indirekter

Auswirkungen auf das Kerngeschäft der AUTO1 Gruppe bewertet. Eine Eskalation des Konflikts im Nahen Osten birgt das Risiko von erhöhter Volatilität der globalen Energie- und Ölpreise. Ein solches Szenario könnte zu einem erneuten Anstieg der Inflationsrate und steigenden Lebenshaltungskosten führen, was die Konsumentenstimmung beeinträchtigen und diskretionäre Ausgaben, einschließlich Gebrauchtwagenkäufe, verzögern könnte.

Der europäische Gebrauchtwagenmarkt befindet sich in einer Phase der Normalisierung nach der Pandemie, wobei Preisniveaus und Transaktionsvolumina weitgehend den Erwartungen entsprechen. Die Nachfrage nach Gebrauchtwagen erweist sich als robust und entwickelt sich weiterhin stabiler als das Neuwagengeschäft, unterstützt durch verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit und attraktive Preis-Leistungs-Verhältnisse. Die zunehmende digitale Akzeptanz sowohl bei Endkunden als auch im Händlernetzwerk erhöht die Anforderungen an Transparenz, Prozessqualität und Lieferzuverlässigkeit. Der AUTO1 Group Price Index, der die Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise in ganz Europa abbildet, bleibt ein unverzichtbares Instrument, um Markttrends zu verstehen und Transparenz für Stakeholder zu gewährleisten.

Innerhalb dieses Marktumfelds bestehen spezifische Risikofaktoren, die einer erhöhten Aufmerksamkeit bedürfen. Die Restwertentwicklung von Elektrofahrzeugen unterliegt erheblicher Volatilität und reagiert sensibel auf regulatorische Rahmenbedingungen, steuerliche Anreize sowie den Ausbaustand der Ladeinfrastruktur. Da Elektrofahrzeuge gegenwärtig einen begrenzten Anteil am Gesamtportfolio ausmachen, wird dieses Exposure durch konsequente Preisdisziplin und beschleunigte Bestandsrotation gesteuert. Mit dem Wachstum der Verbraucher- und Händlerfinanzierungsportfolios gewinnen Kreditrisikomanagement und Forderungsüberwachung zunehmend an Bedeutung für ein nachhaltiges Geschäftswachstum.

AUTO1 begegnet dem makroökonomischen Risikoumfeld durch konsequente operative Disziplin und die Nutzung struktureller Wettbewerbsvorteile. Das europaweite Filial- und Partnernetzwerk mit mehr als 700 Standorten und über 140 Logistikzentren ermöglicht lokale Marktnähe sowie effiziente Beschaffungs- und Distributionsprozesse. Kontinuierliche Investitionen in Preisdisziplin, KI-gestützte Produktoptimierung, Logistikzuverlässigkeit und Plattformtransparenz unterstützen die strategische Positionierung in einem normalisierten, aber weiterhin dynamischen Marktumfeld.

Ökologische und soziale Verantwortung

Die Automobilindustrie unterliegt einem zunehmenden regulatorischen Druck bei Nachhaltigkeitsaspekten sowie steigenden Erwartungen von Stakeholder bezüglich Umwelt- und Sozialstandards. Für AUTO1 als Teil der europäischen Automobilwirtschaft ergeben sich hieraus wesentliche regulatorische und reputationsbezogene Risiken. Die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), die EU-Taxonomie-Verordnung sowie weitere Nachhaltigkeitsbezogene Regulierungen auf europäischer und nationaler Ebene definieren umfassende Berichtspflichten und Sorgfaltsanforderungen. Die Nichteinhaltung dieser regulatorischen Anforderungen kann zu erheblichen rechtlichen und finanziellen Risiken führen, einschließlich behördlicher Sanktionen, Reputationsschäden sowie Erschwernissen beim Zugang zu Kapitalmärkten und nachhaltigen Finanzierungsinstrumenten.

Die Identifikation und Bewertung von Nachhaltigkeitsrisiken ist ein integraler Bestandteil des konzernweiten Risikomanagementsystems. Im Rahmen der durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse werden sowohl die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft als auch die finanziellen Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf den Konzern systematisch bewertet.

Zur Minderung operativer Nachhaltigkeitsrisiken strebt AUTO1 kontinuierlich nach einem verbesserten logistischen Fußabdruck, durch Reduzierung der Transportdistanzen mittels optimierter Standortplanung sowie durch verstärkten Einsatz von Sammeltransporten zur Verringerung der Emissionen pro ausgeliefertem Fahrzeug. Diese Maßnahmen unterstützen das Ziel der Klimaneutralität bis 2030 und tragen zur Reduzierung regulatorischer Risiken bei.

Umfassende Informationen zur Nachhaltigkeitsstrategie, zu den implementierten Maßnahmen sowie zu den erzielten Fortschritten sind im gesonderten Nachhaltigkeitsbericht der AUTO1 Group veröffentlicht.

Risiken im regulatorischen Umfeld

Der Titel des Abschnitts wurde von „Regulatorische Änderungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt“ im „Regulatorischen Umfeld“ geändert, um ein breiteres Spektrum an regulatorischen Bereichen widerzuspiegeln, die sich auf die Geschäftstätigkeit von AUTO1 auswirken. Dies ist lediglich eine darstellerische Aktualisierung und hat keinen Einfluss auf die zugrunde liegende Bewertung.

Das regulatorische Umfeld für den grenzüberschreitenden Gebrauchtwagenhandel in Europa ist durch erhebliche Komplexität und nationale Fragmentierung gekennzeichnet.

Neben harmonisierten EU-Vorschriften unterliegt die Geschäftstätigkeit von AUTO1 länderspezifischen Regelungen in den Bereichen Verbraucherschutz, Gewährleistungsrecht, Zulassungsverfahren und Verwaltungsrecht, was einen strukturellen operativen Mehraufwand begründet.

Die Nichteinhaltung regulatorischer Anforderungen stellt ein wesentliches Risiko für die Geschäftstätigkeit dar und kann operative Störungen in kritischen Bereichen wie Logistik, Finanzierung, Kapitalmarktzugang und Personalmanagement nach sich ziehen. Regulatorische Eingriffe, die grenzüberschreitende Fahrzeugtransporte betreffen, können die Logistikprozesse beeinträchtigen, während arbeitsrechtliche Änderungen unmittelbare Auswirkungen auf die Personalstrategie haben können.

Darüber hinaus können regulatorische Maßnahmen die Nachfrage nach bestimmten Fahrzeugsegmenten signifikant beeinflussen, Prozesskosten und Durchlaufzeiten erhöhen, sowie zu Margendruck und Wertminderungen im Fahrzeugbestand führen. Insbesondere Änderungen in der Umwelt- und Emissionsregulierung sowie bei steuerlichen Rahmenbedingungen können die Restwertentwicklung einzelner Fahrzeugkategorien erheblich beeinflussen.

Die strategische Erweiterung des Geschäftsmodells um Finanzierungsprodukte für Endkunden und Händler hat die regulatorische Komplexität zusätzlich erhöht. Mit der zunehmenden Bedeutung dieser Produkte für die Gesamtgeschäftsentwicklung unterliegt AUTO1 verstärkt finanzmarktspezifischen Vorschriften und Verbraucherschutzregelungen in multiplen Jurisdiktionen.

Zur Steuerung regulatorischer Risiken verfügt AUTO1 über ein systematisches Regulatory Monitoring, das regulatorische Entwicklungen frühzeitig identifiziert und hinsichtlich ihrer potenziellen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit bewertet. Die funktionsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Legal, Compliance, Regulatory Affairs und den operativen Fachbereichen ermöglicht eine proaktive Anpassung von Prozessen und Geschäftsmodellen an veränderte Rahmenbedingungen. Die operative Flexibilität der Geschäfts- und Betriebsmodelle unterstützt die zeitnahe Implementierung erforderlicher Maßnahmen sowie die Anpassung an die regulatorischen Komplexitäten und trägt zur Minimierung regulatorischer Risiken bei.

Wettbewerbsumfeld

Als Europas führende Gebrauchtwagenplattform operiert AUTO1 in einem dynamischen und durch hohe Wettbewerbsintensität gekennzeichneten Umfeld, wobei AUTO1 sowohl mit digitalen Plattformen als auch mit

etablierten lokalen und nationalen Konkurrenz in Wettbewerb stehen. Die Wettbewerbsdynamik manifestiert sich über mehrere Dimensionen, insbesondere Preisgestaltung, Fahrzeugbeschaffung, Kundenakquisitionskosten, Serviceniveau, Logistikgeschwindigkeit und Finanzierungsbedingungen. Um eine starke Marktposition zu behaupten und nachhaltiges Wachstum zu unterstützen, verfolgt AUTO1 kontinuierlich die Wettbewerbsentwicklungen in diesen Bereichen. Das wesentliche Risiko besteht darin, dass sich intensivierender Preis- und Servicequalitätswettbewerb die realisierten Effizienzgewinne überkompensiert und somit zu Marktanteilsverlusten, Margenerosion und erhöhten Kundenakquisitionskosten führt. Insbesondere aggressive Preisstrategien lokaler Wettbewerber oder verstärkte Markteintritte kapitalkräftiger digitaler Plattformen können den Wettbewerbsdruck in einzelnen Märkten erheblich verschärfen.

Im Retail-Segment besteht Wettbewerb über unterschiedliche Geschäftsmodelle und Serviceangebote hinweg. Differenzierungsmerkmale umfassen die Plattformfunktionalität, Fahrzeugqualität, Liefergeschwindigkeit sowie die Integration von Finanzierungsangeboten. Das Risiko von Kundenwanderung besteht insbesondere dann, wenn Wettbewerber vergleichbare oder überlegene Serviceniveaus bei wettbewerbsfähiger Preisgestaltung anbieten können.

Ein wesentlicher Wettbewerbsfokus im Merchant-Segment ist die breite grenzüberschreitende Auswahl, integrierte Logistikdienstleistungen sowie eigener, geprüfter Bestand mit sofortiger Verfügbarkeit, was die Zuverlässigkeit und den Komfort für Händler erhöht. Die Händlerfinanzierung ermöglicht es Händlern zudem, ihre Einkaufskraft zu erweitern und schneller auf Bestände zuzugreifen; da die Finanzierung die Händlerloyalität und die Nachfrage stärkt bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung klarer Risikokontrollen. Verbesserungen bei der Plattformnavigation, Benachrichtigungen, Suchwerkzeugen und der Sichtbarkeit des Lieferstatus unterstützen weiterhin die Reaktionsfähigkeit und das Erlebnis der Händler.

Zur Steuerung der Wettbewerbsrisiken setzt AUTO1 auf die kontinuierliche Weiterentwicklung des vertikal integrierten Geschäftsmodells, das Beschaffungs-, Aufbereitungs-, Logistik- und Finanzierungsprozesse integriert. Die Investitionen in Plattformfunktionalität, Logistikkapazitäten, Qualitätssicherung sowie datengestützte Preis- und Bestandssteuerung zielen auf die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit bei gleichzeitiger Wahrung der Margen auf Einzeltransaktionsebene ab. Das europaweite Filial- und Logistiknetzwerk sowie die etablierten Marken im

Verbraucher- und Händlersegment stellen strukturelle Wettbewerbsvorteile dar, deren Verteidigung kontinuierliche Investitionen erfordert.

Die Wettbewerbsentwicklung wird systematisch über alle Märkte und Segmente hinweg überwacht, um frühzeitig auf Veränderungen der Wettbewerbsintensität oder neue Markteintritte reagieren zu können.

Risiken im Bereich Kundenerlebnis

Das Risiko „Kundenerlebnis“ ersetzt und erweitert das im Vorjahr auf den Retail-Bereich fokussierte Risiko „Hemmnisse für den Online-Kauf von Gebrauchtwagen“ und bündelt erlebnisbezogene Risiken über die Kanäle Retail, C2B, Merchant und Remarketing hinweg. Das zugrundeliegende Risikothema bleibt unverändert; der Umfang und die Minderungsmaßnahmen wurden verfeinert.

AUTO1 betreibt eine paneuropäische digitale Gebrauchtwagenplattform, die maßgeblich auf Vertrauen, Transparenz und Zuverlässigkeit aufbaut über die gesamte Kundenreise hinweg. Da ein erheblicher Anteil der Transaktionen ohne vorherige physische Fahrzeugbesichtigung abgeschlossen wird, stellen die Plattformfunktionalität, Preistransparenz, Lieferqualität, wahrgenommene Fahrzeugqualität sowie Nachkaufprozesse kritische Erfolgsfaktoren für Konversionsraten, Kundenzufriedenheit und Wiederkaufsraten dar.

Eine Verschlechterung des Kundenerlebnisses in einem oder mehreren dieser Bereiche kann zu sinkenden Konversionsraten, erhöhter Reklamationsquote, negativen Reputationseffekten sowie letztlich zu Umsatz- und Margeneinbußen führen. Dieses Risiko manifestiert sich über alle Geschäftssegmente hinweg: im Retail-Geschäft gegenüber Endkunden, in der Fahrzeugbeschaffung von Privatpersonen (C2B) und Remarketing-Partnern sowie im Händlergeschäft (Merchant).

Retail-Segment: Risiken im Endkundengeschäft umfassen Inkonsistenzen in der Fahrzeugqualität trotz standardisierter Aufbereitung, Verzögerungen oder Beschädigungen im Lieferprozess, mangelnde Preistransparenz sowie unzureichende Problemlösungskapazitäten im Nachkaufprozess. Zur Risikominderung setzt AUTO1 auf vertikale Integration der Aufbereitungsprozesse in eigenen Produktionszentren, ein dichtes Logistiknetzwerk mit multiplen Übergabeoptionen. Hauslieferungsoptionen und laufende Verbesserungen der Liefergeschwindigkeit erhöhen den Komfort, während Finanzierungen, Sofortzahlungsoptionen und definierte Absicherungen nach dem Kauf (einschließlich einer 21-tägigen Geld-zurück-Garantie und einer einjährigen Garantie auf Retail-

Fahrzeuge) zusätzliche Sicherheit für den Kunden bieten. Ein wachsendes Angebot an Mehrwertdiensten stärkt zudem den Komfort und die Sicherheit über die gesamte Kundenreise hinweg. Die Autohero-App erweitert diese Funktionen auf mobile Endgeräte und unterstützt die kanalübergreifende Konsistenz des Kundenerlebnisses.

Fahrzeugbeschaffung: Im Fahrzeugankauf von Privatpersonen können Intransparenz bei der Preisfindung, begrenzte Standortverfügbarkeit, Terminverzögerungen oder Abweichungen zwischen Online-Bewertung und Vor-Ort-Preisangebot zu Konversionsverlusten führen. Das Filialnetzwerk, standardisierte Bewertungsprozesse sowie transparente Kommunikation der Preisfindungsmechanismen dienen der Risikominderung. In Remarketing-Partnerschaften stellen Prozesseffizienz, Abrechnungstransparenz und Verkaufsformate kritische Elemente zur Aufrechterhaltung der Partnerbeziehungen dar.

Merchant-Segment: Für professionelle Händler stellen die Plattformnavigation, Verfügbarkeitstransparenz, Logistikzuverlässigkeit, Reklamationsabwicklung sowie die Integration von Finanzierungsangeboten wesentliche Erlebnisfaktoren dar. Defizite in diesen Bereichen können zu Kundenwanderung und Nachfrageverlust führen. Standardisierte Onboarding-Prozesse, harmonisierte Logistikabläufe, transparente Reklamationsprozesse sowie die zunehmende Integration von Händlerfinanzierung in die Plattform zielen auf die Aufrechterhaltung der Händlerbindung ab. Ein dediziertes Reklamationsmanagement ist vorhanden, um vorhersehbare und zeitnahe Ergebnisse bei Ausnahmen zu unterstützen. Die Händlerfinanzierung fungiert weiterhin als Wegbereiter, indem sie die Kaufkraft und Nachfrage, und laufende Prozessverbesserungen zielen darauf ab, Anträge und Konditionen zu vereinfachen. AUTO1 erweitert sein Händlerangebot kontinuierlich um Lösungen, die den grenzüberschreitenden Einkauf vereinfachen und das Vertrauen stärken, einschließlich optimierter Rechnungsstellung und verbesserter Rückgabeoptionen für berechnete Händler. Diese Maßnahmen unterstützen ein konsistenteres und verlässlicheres Käuferlebnis, während die Volumina wachsen.

Die operative Performance wird kontinuierlich über segment- und kanalspezifische KPIs überwacht, insbesondere Konversionsraten, Lieferpünktlichkeit, Reklamationsquoten und Kundenfeedback. Diese Indikatoren ermöglichen die frühzeitige Identifikation von Erlebnisdefiziten und die Einleitung korrigierender Maßnahmen in den Bereichen Plattform, Logistik und Prozesssteuerung. Die Wahrscheinlichkeit einer

wesentlichen Auswirkung auf das Kundenerlebnis wird als unwahrscheinlich eingeschätzt, während die potenzielle Auswirkung mäßig ist. Der Vorstand stuft das Gesamtrisiko als moderat ein und hält die aktuellen Minderungsmaßnahmen für angemessen.

b. Rechtliche und Compliance-Risiken

Allgemeine Rechts- und Compliance-Risiken

Als europaweit tätiges Unternehmen im Bereich des digitalen Gebrauchsfahrzeughandels unterliegt AUTO1 einem umfangreichen Spektrum rechtlicher Anforderungen, regulatorischer Compliance-Verpflichtungen und zivilrechtlicher Haftungsrisiken. Die technologische Komplexität von Kraftfahrzeugen sowie die Möglichkeit latenter, erst nach dem Verkauf erkennbarer Mängel begründen ein inhärentes Risiko von Gewährleistungsansprüchen und Rechtsstreitigkeiten. Dieses Risiko ist im Verbrauchersegment besonders ausgeprägt, da Endkunden gegenüber gewerblichen Abnehmern einem deutlich stärkeren gesetzlichen Schutz unterliegen. Mit steigendem Transaktionsvolumen in über 30 europäischen Märkten ist eine proportionale Zunahme von Kundenbeschwerden und damit verbundenen Rechtsansprüchen zu verzeichnen, was eine höhere Priorisierung in der Risikobewertung erfordert.

Zur Steuerung dieser Risiken durchlaufen sämtliche von AUTO1 gehandelte Fahrzeuge strukturierte Qualitätssicherungsprozesse, umfassend Fahrzeuginspektionen, Probefahrten sowie eine vollständige Dokumentation des Fahrzeugzustands durch geschulte Fachkräfte. In Verbindung mit transparenter Kundenkommunikation und definierten Reklamationsprozessen werden die Eintrittswahrscheinlichkeit und das finanzielle Schadensausmaß von Nachkaufbeschwerden und Gewährleistungsansprüchen systematisch reduziert.

Lieferketten- und Sorgfaltspflichtenanforderungen bilden einen weiteren wesentlichen Compliance-Schwerpunkt. Da die Geschäftstätigkeit von AUTO1 überwiegend innerhalb des EU-Binnenmarkts erfolgt, ist die Wertschöpfungskette grundsätzlich transparent. Gleichwohl werden Drittparteien- und Lieferantenbeziehungen einer kontinuierlichen Governance-Kontrolle unterzogen, um die Einhaltung unternehmenseigener Menschenrechts- und ESG-Standards zu gewährleisten. Im Berichtsjahr wurden die Prozesse im Bereich Drittparteien-Risikomanagement und Lieferanten-Compliance weiterentwickelt, um potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren und wirksamer zu steuern.

Im Rahmen der einschlägigen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzgebung wendet AUTO1

einen risikobasierten Ansatz bei der Aufnahme und laufenden Überwachung von Geschäftspartnern an, einschließlich risikoproportionaler Prüfungsintensität für Geschäftsbeziehungen mit erhöhtem Risikoprofil. Das Compliance-Rahmenwerk ist darauf ausgerichtet, die regulatorischen Anforderungen sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene fortlaufend zu erfüllen und an sich verändernde Sorgfaltspflichtstandards angepasst zu werden.

Die Risikoklassifizierung der allgemeinen Rechts- und Compliance-Risiken wurde im Berichtsjahr von gering auf moderat angehoben. Diese Neubewertung reflektiert die gestiegene Bruttoeintrittswahrscheinlichkeit verbraucherschutz- und gewährleistungsbezogener Ansprüche, die dem wachsenden Transaktionsvolumen in einem paneuropäischen Marktumfeld inhärent ist. Die finanzielle Auswirkung individueller Fälle verbleibt auf unbedeutendem Niveau. Die zunehmende operative Komplexität und Häufigkeit solcher Interaktionen erfordert jedoch eine verstärkte Steuerung und Überwachung. Konzernweit wird kontinuierlich in Governance-Strukturen, Compliance-Schulungen und Kontrollmechanismen investiert, um die Wirksamkeit des Compliance-Rahmenwerks auch bei wachsendem Geschäftsumfang und sich weiterentwickelnden regulatorischen Anforderungen sicherzustellen.

Risiko der Nichteinhaltung von Anti-Geldwäsche-Vorschriften

Der europäische Gebrauchtwagenmarkt ist strukturell durch hohe Fragmentierung und eingeschränkte Markttransparenz gekennzeichnet. Als Handelssegment mit hochpreisigen Gütern besteht ein inhärentes Risiko, dass Transaktionen für Zwecke der Geldwäsche oder damit verbundener Straftaten missbraucht werden könnten. Für AUTO1 als paneuropäische Handelsplattform besteht infolgedessen das Risiko, in Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen zu geraten, die in derartige illegale Aktivitäten involviert sein könnten, mit potenziell erheblichen rechtlichen, regulatorischen und reputationsbezogenen Konsequenzen.

Zur Steuerung dieses Risikos hat AUTO1 ein konzernweites Anti-Geldwäsche-Rahmenwerk (AML-Rahmenwerk) implementiert, das in das übergeordnete Compliance-Management-System integriert ist. Ein zentrales strukturelles Risikominderungselement ist das konsequent bargeldlose Geschäftsmodell, das sicherstellt, dass sämtliche Transaktionen ausschließlich über verifizierte Bankverbindungen abgewickelt werden, die den Know-Your-Customer-(KYC)-Anforderungen entsprechen. Dieses Modell reduziert die Anfälligkeit für transaktionsbasierte Geldwäsche strukturell und erheblich.

Die operative Steuerung des AML-Rahmenwerks obliegt dem Compliance-Team unter der Leitung eines dedizierten AML-Beauftragten. Das Rahmenwerk umfasst konzernweite AML-Richtlinien, ein strukturiertes webbasiertes Schulungsprogramm sowie rollenspezifische Schulungsmaßnahmen zur Sicherstellung eines einheitlichen Compliance-Verständnisses auf allen relevanten Unternehmensebenen. Klar definierte interne und externe Meldewege gewährleisten die frühzeitige Eskalation verdächtiger Sachverhalte. Die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen wird kontinuierlich überwacht und bei veränderten regulatorischen Anforderungen entsprechend angepasst.

Das KYC-Rahmenwerk wird fortlaufend überprüft und an aktuelle regulatorische Anforderungen und Marktpraktiken angepasst. Ergänzend wurden automatisierte Sanktionsprüfungen für Geschäftspartner implementiert, die einen kontinuierlichen und segmentübergreifenden Abgleich mit internationalen Sanktionslisten gewährleisten und die manuelle Prüfungstiefe durch systematische Überwachung ergänzen.

Risiko der Nichteinhaltung von Datenschutzbestimmungen

Die Verarbeitung personenbezogener Daten in großem Umfang über mehrere europäische Märkte hinweg begründet ein wesentliches Compliance-Risiko im Bereich des Datenschutzrechts. Als paneuropäische Handelsplattform unterliegt AUTO1 den Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie ergänzenden nationalen Datenschutzgesetzen in den jeweiligen Tätigkeitsmärkten. Verstöße gegen diese Anforderungen können zu erheblichen aufsichtsbehördlichen Bußgeldern, zivilrechtlichen Ansprüchen sowie nachhaltigen Reputationsschäden führen.

Zur Sicherstellung der dauerhaften Datenschutz-Compliance betreibt AUTO1 eine strukturierte, funktionsübergreifende Datenschutz-Governance, die regelmäßige Überprüfungen der Verarbeitungstätigkeiten, systematische Datenschutz-Folgenabschätzungen sowie konzernweite Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen umfasst. Auf Basis dieser Analysen werden technische und organisatorische Schutzmaßnahmen konzernweit implementiert und kontinuierlich weiterentwickelt. Ein strukturiertes Verzeichnis der Verarbeitungstätigkeiten, regelmäßige Aktualisierungen datenschutzrelevanter Richtlinien sowie die systematische Überwachung von Auftragsverarbeitern gewährleisten ein angemessenes Schutzniveau entlang der gesamten Datenverarbeitungskette.

Datenschutzvorfälle und behördliche Beschwerden werden priorisiert behandelt. Konzernweite Verfahren zur

Identifikation, Dokumentation, Eskalation und Nachverfolgung von Datenschutzvorfällen stellen die Einhaltung gesetzlicher Meldepflichten sowie die zeitnahe Einleitung präventiver Maßnahmen sicher. Betroffenenrechte werden über definierte Kommunikationskanäle und standardisierte Prozesse gewahrt, die Transparenz und Kontrolle über personenbezogene Daten für Kunden, Geschäftspartner, Mitarbeitende und Bewerber sicherstellen.

Mit der zunehmenden Integration von Künstlicher Intelligenz in Geschäftsprozesse gewinnt der Datenschutz an zusätzlicher regulatorischer Komplexität. Die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem EU AI Act sowie die weiterentwickelnden Anforderungen an den Einsatz von KI-Systemen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten werden kontinuierlich beobachtet und in die Datenschutz-Governance integriert. Ein konsequenter Privacy-by-Design-Ansatz in der Produkt- und Prozessentwicklung stellt sicher, dass datenschutzrechtliche Anforderungen systematisch von Beginn an berücksichtigt werden.

c. Operationelle Risiken

Logistik und Gebrauchtwagenbestand

Die Logistikinfrastruktur bildet einen kritischen operativen Erfolgsfaktor für die Steuerung des Fahrzeugbestands und die skalierbare Abwicklung des Gebrauchtwagenhandels über alle Segmente hinweg. Mit einem paneuropäischen Netzwerk von mehr als 700 Standorten und über 140 Logistikzentren ist die effiziente Koordination von Transportprozessen, Lagerkapazitäten und Übergabeabläufen eine wesentliche operative Anforderung. Lieferzuverlässigkeit und Übergabequalität beeinflussen die Kundenzufriedenheit und Konversionsraten sowohl im Retail- als auch im Merchant-Segment direkt und gewinnen als Differenzierungsmerkmal zunehmend an strategischer Bedeutung.

Trotz der Stabilisierung der Logistiklandschaft gegenüber den Vorjahren bestehen strukturelle Risikofaktoren fort. Die wachsende Netzwerkkomplexität, die Abhängigkeit von externen Transportdienstleistern sowie ein zunehmendes Konzentrationsrisiko infolge der Konsolidierung im europäischen Transportmarkt können Lieferzeiten, Kostenstabilität und Servicequalität beeinträchtigen. In bestimmten Regionen bleiben Lagerkapazitäten knapp. Mit der Expansion in kleinere und abgelegene Märkte steigen die durchschnittlichen Transportdistanzen, was den Kostendruck auf Fahrzeugebene erhöht. Darüber hinaus können sich verändernde grenzüberschreitende Regulierungen operative Abläufe und Transportkosten zusätzlich belasten.

Zur Steuerung dieser Risiken setzt AUTO1 auf ein diversifiziertes Routing- und Partnermodell ein, das durch kontinuierliche Netzwerkoptimierung unterstützt wird. Die eigene Fahrzeugflotte fungiert als strategisches Steuerungsinstrument, das Partnerkapazitäten auf kritischen Routen ergänzt und die Lieferzuverlässigkeit in zeitkritischen Segmenten sicherstellt. Verbesserte Netzwerktransparenz und Echtzeit-Tracking des Lieferstatus tragen zur Reduktion vermeidbarer Kundenkontakte und zur Stabilisierung des Kundenerlebnisses bei. Definierte Serviceerwartungen gegenüber Logistikpartnern sowie regelmäßige Leistungsüberwachungen ermöglichen die proaktive Identifikation und Behebung operativer Schwachstellen. Der Fokus auf Auslastungseffizienz und vorausschauende Ressourcensicherung ergänzt den partnerschaftlichen Steuerungsansatz über alle Märkte hinweg.

Die Skalierbarkeit und Flexibilität der Logistikinfrastruktur bei wachsenden Transaktionsvolumina wird durch den Ausbau des Netzwerks an Abholstandorten sowie die Stärkung der segmentübergreifenden Abwicklungskoordination kontinuierlich weiterentwickelt. Das Gesamtrisiko aus Logistik und Bestandsmanagement wird auf moderatem Niveau eingestuft und unterliegt einer fortlaufenden operativen Überwachung.

IT-Sicherheit

Das Geschäftsmodell von AUTO1 basiert auf der Verfügbarkeit, Resilienz und Sicherheit digitaler Plattformen sowie der darin integrierten Drittsysteme. Da sämtliche Kernprozesse des Fahrzeugankaufs und -verkaufs digital abgewickelt werden, können technische Störungen oder Sicherheitsvorfälle unmittelbare operative Beeinträchtigungen und weitreichende Reputationsfolgen nach sich ziehen. IT-Sicherheitsrisiken stellen daher einen wesentlichen Bestandteil des operationellen Risikoexposures dar.

Zur Gewährleistung der Plattformstabilität und -sicherheit betreibt AUTO1 geografisch verteilte, redundante Hosting-Umgebungen mit kontinuierlicher Systemüberwachung. Mehrstufige, rollenbasierte Zugriffskontrollen sowie ein engmaschiges Benutzermanagement schützen vor unbefugten Zugriffen und minimieren interne Risikoexposition. Ergänzend zu traditionellen, musterbasierten Erkennungsmechanismen werden KI- und Machine Learning-basierte Anomalieerkennungssysteme eingesetzt, um neuartige Bedrohungsszenarien und Produktionsvorfälle in Echtzeit zu identifizieren. Kritische IT-Entwicklungs- und Wartungsaktivitäten werden durch konzernweit standardisierte Richtlinien und Sicherheits-Best-Practices gesteuert, unterstützt durch verpflichtende Sicherheitsschulungen für alle Mitarbeitenden.

Die IT-Infrastruktur wird auf Cloud-Dienste etablierter Anbieter gestützt, um Skalierbarkeit, Verfügbarkeit und Effizienz im Einklang mit dem Unternehmenswachstum sicherzustellen. Eine belastbare Disaster-Recovery- und Business-Continuity-Architektur, umfassend geografisch getrennte Umgebungen, unabhängige Off-Site-Backups und definierte Failover-Kapazitäten, gewährleisten die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs auch im Falle wesentlicher Systemausfälle. Definierte Eskalations- und Change Management Prozesse ermöglichen eine zeitnahe Reaktion auf aufkommende Bedrohungen und kritische Vorfälle.

Die Cybersicherheitsstrategie stützt sich auf ein konzernweites Shared-Responsibility-Modell, das die Zusammenarbeit zwischen Regionen und Fachbereichen bei der Durchsetzung globaler IT-Sicherheitsrichtlinien stärkt. Branchenführende Cybersicherheitslösungen mit automatisierten Zugriffsprüfungen, Lifecycle-Management und richtlinienbasierten Kontrollen standardisieren das Zugriffsmanagement über alle Organisationseinheiten hinweg und erhöhen die regulatorische Konformität. Im Berichtsjahr 2025 wurden die Kapazitäten im Bereich Sicherheit und Compliance durch den gezielten Ausbau von Sicherheitsressourcen sowie die Implementierung ergänzender Governance- und Kontrolllösungen weiter gestärkt. Regelmäßige externe Sicherheitstests validieren die Wirksamkeit der implementierten Schutzmaßnahmen.

Die Gesamtbewertung des IT-Sicherheitsrisikos bleibt auf moderatem Niveau. Die potenzielle finanzielle Auswirkung eines wesentlichen Systemausfalls wird aufgrund des gewachsenen Geschäftsumfanges als moderat eingestuft. Basierend auf das Bruttoisiko wird die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses als möglich bewertet. Diese Einschätzung reflektiert die inhärente Häufigkeit von Cyberbedrohungen im externen Umfeld vor Berücksichtigung der strukturellen Resilienz der Cloud-basierten Architektur sowie der implementierten internen Sicherheitsmaßnahmen.

Personelle Risiken

Mit dem fortschreitenden Wachstum von AUTO1 stellt die Gewinnung, Entwicklung und langfristige Bindung qualifizierter Mitarbeitender einen wesentlichen operativen Risikofaktor dar. Das Personalrisiko umfasst dabei nicht allein die Rekrutierung in einem angespannten europäischen Arbeitsmarkt, sondern zunehmend auch die nachhaltige Produktivitätsentwicklung neuer Mitarbeiter in operativen und kaufmännischen Funktionen. Unzureichende Kapazitätsentwicklung im Verhältnis zum Geschäftswachstum kann zu erhöhter Fluktuation, Produktivitätsverlusten und zusätzlichen Rekrutierungs- und

Einarbeitungskosten führen. Der Talentbedarf erstreckt sich über ein breites Qualifikationsspektrum – von Technologie- und Plattformspezialisten über Fahrzeugaufbereitungsfachkräfte bis hin zu Logistikpersonal – und erfordert differenzierte Rekrutierungs- und Entwicklungsstrategien je nach Marktsegment und Region.

Zur Steuerung dieser Risiken werden Rekrutierungs- und Talentstrategien kontinuierlich an die jeweiligen Arbeitsmarktbedingungen angepasst. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung von Führungskompetenzen, der Schärfung von Führungserwartungen sowie der strukturierten Nachfolgeplanung für Schlüsselpositionen. Wesentliche Personalprozesse, einschließlich Rollenklarheit, meilensteinbasiertem Onboarding, strukturierten Leistungsbeurteilungen und Entwicklungsroutinen, werden in einem konzernweiten HR-System harmonisiert, um länderübergreifende Konsistenz zu gewährleisten und Mitarbeitenden sowie Führungskräften transparente Karriere- und Entwicklungspfade zu bieten. Dieser Ansatz reduziert die Abhängigkeit von informellen oder stark lokalisierten Praktiken und stärkt die langfristige Mitarbeiterbindung.

Die Förderung eines konstruktiven und transparenten Arbeitsumfelds bildet einen weiteren Schwerpunkt der Risikosteuerung. Strukturierte Feedbackprozesse und systematische Mitarbeiterbefragungen ermöglichen die frühzeitige Identifikation von Belastungssignalen und die Einleitung gezielter Maßnahmen. Change-Management-Kapazitäten werden durch strukturierte interne Kommunikationsformate gestärkt, darunter länderübergreifende All-Hands-Formate, Management-Updates sowie abgestimmte Kommunikationskonzepte für wesentliche strategische Initiativen.

Die operative Leistungsfähigkeit im HR-Bereich wird durch klare Richtlinien, Workflow-Automatisierung und die Digitalisierung von Kernprozessen weiterentwickelt, um skalierbaren und qualitativ konsistenten HR-Support im Einklang mit dem Unternehmenswachstum sicherzustellen. Im Hinblick auf die sich verschärfenden europäischen Anforderungen an Entgelttransparenz stärkt AUTO1 die Grundlagen der Vergütungs-Governance und -Berichterstattung, um regulatorische Konformität, interne Vergütungsgerechtigkeit und langfristige Mitarbeiterbindung gleichermaßen zu unterstützen.

Das Gesamtrisiko im Bereich Personal wird auf moderatem Niveau eingestuft. Die implementierten Maßnahmen zur Kapazitätsentwicklung, Führungskräfteförderung und HR-Prozessdigitalisierung werden als angemessen bewertet, um

wesentliche personalrisikobezogene Gefährdungen wirksam zu steuern.

d. Finanzielle Risiken

Die wesentlichen finanziellen Risiken der AUTO1 Group umfassen das Liquiditätsrisiko, das Kreditrisiko, das Zinsänderungsrisiko sowie das Bestandspreisrisiko. Währungsrisiken werden aufgrund ihres begrenzten Umfangs im Verhältnis zur Gesamtgeschäftstätigkeit als nicht wesentlich eingestuft und sind daher nicht Gegenstand der nachfolgenden Darstellung.

Im Berichtsjahr 2025 werden das Zinsänderungsrisiko und das Kreditrisiko erstmals als eigenständige Risikokategorien dargestellt, um der gestiegenen Bedeutung der Finanzierungsportfolios für die Gesamtrisikolage des Konzerns Rechnung zu tragen und die Transparenz der Risikoberichterstattung zu erhöhen. Diese Anpassung ist ausschließlich darstellerischer Natur und hat keinen Einfluss auf den Risikoappetit oder die Risikobewertungsmethodik des Konzerns.

Liquiditätsrisiko

AUTO1 verfügt über eine solide Liquiditätsposition, die eine wesentliche Grundlage für die finanzielle Stabilität und die weitere Skalierung des Geschäftsmodells bildet. Die starke Cash-Position in Verbindung mit dem anhaltend schuldenfreien Konzernstatus schafft finanziellen Handlungsspielraum zur Unterstützung der Wachstumsstrategie. Mit der Expansion des Autohero-Geschäfts und der Finanzierungsprodukte verlagert sich die Liquiditätsplanung zunehmend auf den Zugang zu externen strukturierten Finanzierungen, insbesondere Asset-Backed-Securitisation-(ABS)- und Warehouse-Fazilitäten, und weniger auf bilanzielle Barmittel.

AUTO1 finanziert drei Kern-Anlageklassen über ABS-Facilities: den Fahrzeugbestand für den Wiederverkauf, die Verbraucherkredite sowie die Händlerfinanzierungskredite. Das strukturelle Hauptliquiditätsrisiko besteht nicht in einem unmittelbaren Liquiditätsengpass, sondern in der Möglichkeit, dass ein Refinanzierungskredit, insbesondere der Händlerfinanzierungskredit, nicht rechtzeitig vor Ablauf der revolvingen Periode verlängert wird, was zu potenziellen Beeinträchtigungen wesentlicher Leistungsindikatoren des Konzerns führen könnte. Die Finanzierungsbedingungen blieben im Berichtsjahr stabil, getragen von anhaltender Liquidität im ABS-Markt. Sollten sich die Marktbedingungen verschärfen, wird erwartet, dass sich die Auswirkungen primär auf die Finanzierungsbedingungen und nicht auf die Kreditverfügbarkeit auswirken.

Im Berichtsjahr 2025 wurden wesentliche Maßnahmen zur Stärkung der Liquiditätsbasis umgesetzt. Mit FinanceHero 2 platzierte AUTO1 die erste öffentliche Auto-ABS-Transaktion, die deutsche und österreichische Verbraucherkredite kombiniert. Die Transaktion stärkte die Kapitalmarktpräsenz des Konzerns, erhöhte die Portfoliotransparenz durch externe Ratingeinstufung und verbesserte die Finanzierungsmöglichkeiten. Darüber hinaus wurde das Volumen der Inventory-ABS-Fazilität erhöht und die Anzahl der finanzierenden Banken erweitert, um die Abhängigkeit von einzelnen Instituten zu reduzieren und die Diversifikation der Finanzierungsquellen zu stärken.

Zum 31. Dezember 2025 stellen sich die wesentlichen Liquiditätsressourcen des Konzerns wie folgt dar:

- Barmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von EUR 604 Mio. zum 31. Dezember 2025,
- Unsere Inventory ABS-Facilities mit einem Gesamtvolumen von EUR 1.275 Mio. und ungenutzten Zusagen in Höhe von EUR 394 Mio. zum 31. Dezember 2025,
- Unsere Consumer Loan ABS-Facility mit einem Gesamtvolumen von EUR 275 Mio. und ungenutzten Zusagen in Höhe von EUR 125 Mio. zum 31. Dezember 2025,
- Unsere Merchant Financing ABS-Facility mit einem Gesamtvolumen von EUR 250 Mio. und ungenutzten Zusagen in Höhe von EUR 12,8 Mio. zum 31. Dezember 2025.

Die langfristige Finanzierungsplanung geht von einer fortlaufenden Verlängerung, Aufstockung und Refinanzierung dieser Fazilitäten aus. Zur Steuerung des Verlängerungsrisikos verfolgt AUTO1 den Grundsatz, eine verbleibende revolving Periode von mindestens zwölf Monaten für die Inventory ABS-Facilities sicherzustellen. Als ergänzendes Liquiditätsinstrument besteht die Option, durch den Verkauf von Mezzanine-Tranchen bestehender Fazilitäten zusätzliche Liquidität zu mobilisieren. Im Februar 2026 wurde der Händlerfinanzierungskredit erfolgreich verlängert, wobei die revolving Periode bis Januar 2027 ausgedehnt und das Gesamtvolumen auf 400 Mio. EUR erhöht wurde. Die verbesserte Ertragslage des Konzerns eröffnet zudem den potenziellen Zugang zu Fremdkapitalmärkten auf Unternehmensebene als zusätzliche Liquiditätsreserve.

Weiterführende Informationen zum Liquiditätsrisiko sind in Abschnitt 9 des Anhangs zum Konzernabschluss dargestellt.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsänderungsrisiko wird als separater Unterabschnitt dargestellt, um die zunehmende Wesentlichkeit des Kreditrisikos bei der Skalierung unserer Finanzierungsportfolios widerzuspiegeln. Dies ist lediglich eine darstellerische Änderung; alle zugrunde liegenden Risikobewertungen bleiben unverändert.

Das Zinsänderungsrisiko ergibt sich in zwei wesentlichen Geschäftsbereichen mit jeweils unterschiedlichen Risikoprofilen und Steuerungsansätzen: Verbraucherfinanzierung und Händlerfinanzierung.

Verbraucherfinanzierung: AUTO1 gewährt Privatkunden langfristige Kredite mit festem Zinssatz über die gesamte Laufzeit, die über variabel verzinsten ABS-Strukturen refinanziert werden. Aus diesem Duration-Mismatch zwischen langfristigen Festzinsforderungen und variabel verzinsten Refinanzierungsverbindlichkeiten resultiert ein strukturelles Zinsänderungsrisiko: Steigende Refinanzierungskosten bei konstanten Kreditzinsen führen zu geringeren Margen über die Kreditlaufzeit. Zur Steuerung dieses Risikos werden Zinsswaps eingesetzt, die die variable Refinanzierungsbasis mit festen Zinserträgen aus dem Kreditportfolio verknüpfen und die Zinsspanne über die Forderungslaufzeit stabilisieren. Die Hedging-Quote zielt auf eine Absicherung von circa 95 % des erwarteten ausstehenden Kapitalbetrags der Verbraucherkredite ab.

Händlerfinanzierung und Bestandsfinanzierung: In der Händlerfinanzierung bietet AUTO1 kurzfristige Bestandsfinanzierungen an, die typischerweise innerhalb weniger Monate umgeschlagen und über eine variabel verzinsten Fazilität refinanziert werden. Die kurze Duration ermöglicht eine zeitnahe Anpassung der Kreditkonditionen für Neugeschäft bei sich verändernden Refinanzierungskosten, wodurch die Zielmargen ohne formelles Hedging geschützt werden können. Ein analoger Steuerungsansatz gilt für die Fahrzeugbestandsfinanzierung: Aufgrund der kurzen Haltedauern können Preisgestaltung und Verkaufsgeschwindigkeit zur Kompensation veränderter Lagerhaltungskosten angepasst werden. Für diese Aktivitäten werden Zinsbewegungen als kommerzieller Hebel und nicht als strukturelles Risikoexposure betrachtet.

Das Zinsänderungsrisiko wird monatlich über das Treasury-Management-Komitee überwacht, insbesondere durch die Analyse des Zins-Value-at-Risk. Das mit Absicherungsgeschäften und Geldanlagen verbundene Gegenpartei-Risiko ist über mehrere Bankpartner diversifiziert.

Die Zinsentwicklung blieb im Geschäftsjahr 2025 weitgehend stabil. Das Basisszenario für 2026 geht von einem anhaltend stabilen Zinsumfeld aus. Aufgrund der hohen Barmittelposition kann der Konzern sowohl positiv als auch negativ von Zinsbewegungen betroffen sein, niedrigere Zinsen reduzieren Zinsaufwendungen, verringern jedoch Zinserträge auf liquide Mittel, während sich dieser Effekt bei steigenden Zinsen umkehrt.

Insgesamt bleibt die Gesamtbewertung des Zinsänderungsrisikos von AUTO1 im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Kreditrisiko

Angesichts des Wachstums unserer Finanzierungsportfolios wird das Kreditrisiko im Geschäftsjahr 2025 getrennt vom Zinsänderungsrisiko dargestellt. Das Kreditrisiko stellt mit dem Wachstum der Finanzierungsportfolios einen zunehmend wesentlichen finanziellen Risikofaktor für AUTO1 dar. Es manifestiert sich primär in zwei Geschäftsbereichen mit jeweils unterschiedlichen Risikocharakteristika: Verbraucherfinanzierung (Autokredite an Privatkunden) und Händlerfinanzierung (kurzfristige Bestandsfinanzierung für professionelle Händler). Mit der Expansion beider Portfolios steigt das absolute Ausfallrisiko proportional zum Forderungsvolumen.

Verbraucherfinanzierung: AUTO1 gewährt Endkunden mehrjährige Finanzierungskredite für Fahrzeugkäufe, die im Konzernabschluss ausgewiesen und über Asset-Backed-Securitisations refinanziert werden. Das Kreditrisiko umfasst die Wahrscheinlichkeit des Zahlungsausfalls sowie die zu erwartende Verwertungsquote (Recovery Rate) im Fall der Fahrzeugrücknahme. Die Portfolioperformance wird kontinuierlich über Kennzahlen wie Delinquency-Raten (Zahlungsverzug nach Fristigkeit), Ausfallquoten und Verwertungserlöse überwacht. Die Kreditvergabe erfolgt auf Basis definierter Underwriting-Standards, die risikoorientierte Bewertungskriterien wie Bonität, Einkommen, Verschuldungsgrad und Loan-to-Value-Verhältnis (LTV) umfassen. Diese Standards werden bei Bedarf angepasst, um die Zielmargen im Neugeschäft zu schützen und die erwarteten Kreditverluste (Expected Credit Loss, ECL) im Rahmen der Risikoappetitgrenzen zu halten.

Händlerfinanzierung: In der Händlerfinanzierung stellt AUTO1 professionellen Händlern kurzfristiges Betriebskapital für Bestandskäufe bereit. Obwohl die Kredite eine sehr kurze Laufzeit aufweisen (typischerweise wenige Wochen bis Monate) und das Portfolio hochgradig granular ist, erhöht das wachsende Kreditvolumen das Brutto-Risiko und begründet erhöhte Anforderungen an die Kreditrisiko- und Betrugsprävention. Neben dem klassischen Kreditrisiko

bestehen spezifische operationelle Risiken, insbesondere "Sold-out-of-trust"-Szenarien, bei denen Händler finanzierte Fahrzeuge verkaufen, ohne die Finanzierung zeitgerecht zurückzuführen, sowie Risiken aus falschen Besicherungsangaben oder Mehrfachbesicherung. Zur Steuerung dieser Risiken werden Händler einer initialen und laufenden Bonitätsprüfung unterzogen, umfassend KYC-Verfahren, Eignungskriterien und Limitsteuerung basierend auf Rückzahlungshistorie und Geschäftsverhalten. Kontrollmechanismen umfassen Sicherheitenrechte am finanzierten Fahrzeug, Rücknahmerechte, stichprobenartige Bestandsprüfungen sowie dedizierte Inkassoprozesse. Die Forderungen werden im Konzernabschluss ausgewiesen und über eine ABS-Fazilität refinanziert.

Die Kreditrisiko-Governance für beide Portfolios wird kontinuierlich gestärkt. Die Kredit- und Risikoteams überwachen Rückzahlungsverhalten, steuern Verwertungsprozesse und passen Kreditvergabe- und Limitstrategien marktspezifisch an beobachtete Entwicklungen an. Makroökonomische Indikatoren, die Ausfallraten beeinflussen können (Arbeitslosenquote, verfügbares Einkommen, Fahrzeugpreisentwicklung), werden systematisch überwacht. Die proprietäre Fahrzeugbewertungsplattform von AUTO1 wird zunehmend zur Validierung des Sicherheitenwerts der als Kollateral dienenden Fahrzeuge in beiden Portfolios eingesetzt, was die LTV-Überwachung und Verwertungssteuerung unterstützt.

Die Klassifizierung des Kreditrisikos wurde im Berichtsjahr von gering auf moderat angehoben. Diese Anpassung reflektiert die anhaltende Skalierung der Finanzierungsportfolios, wodurch das Brutto-Forderungsvolumen quantitativ in die mittlere Wesentlichkeitsbandbreite übergeht. Die Risikosteuerungsmaßnahmen werden als angemessen bewertet, um die Asset-Qualität bei wachsendem Volumen zu sichern.

Bestandspreisrisiko

Die Bezeichnung „Fair-Value-Risiko“ wurde durch „Bestandspreisrisiko“ ersetzt, um die Terminologie an die operativen Treiber des Bewertungs- und Preisrisikos anzupassen. Dies ist lediglich eine Namensänderung; das zugrundeliegende Risiko und der Messansatz bleiben unverändert.

Im Geschäftsjahr 2025 betrachtet AUTO1 das Bestandspreisrisiko weiterhin als strukturell stabil. Das Bestandspreisrisiko bezeichnet das Risiko, dass sich Marktbedingungen zwischen Fahrzeugankauf und Wiederverkauf so verändern, dass geplante Erträge nicht

realisiert werden können oder Wertminderungen im Fahrzeugbestand eintreten. Dieses Risiko betrifft sämtliche von AUTO1 gehaltenen Fahrzeuge, wobei im Retail-Segment (Autohero) zusätzlich das Risiko erhöhter Aufbereitungskosten infolge nicht antizipierter mechanischer oder optischer Mängel hinzutritt.

Die wesentlichen Risikotreiber umfassen Verschiebungen in der Nachfrage zwischen Antriebsarten (insbesondere Elektro- versus Verbrennungsfahrzeuge), regulatorische Eingriffe, die Käuferpräferenzen beeinflussen, unerwartete Aufbereitungskosten aufgrund erst bei detaillierter Vor-Ort Inspektion erkennbarer Fahrzeugmängel, Verzögerungen im Aufbereitungs- oder Logistikprozess, die den Bestandsumschlag verlangsamen, sowie Reklamationen und Rückgaben nach Verkaufsabschluss. Mit steigendem Transaktionsvolumen wächst der absolute risikobehaftete Bestandwert, während sich das Risikoprofil gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert hat.

Zur Steuerung des Bestandspreisrisikos setzt AUTO1 auf ein Algorithmus-basiertes Bewertungs- und Beschaffungssystem, das vor jedem Ankauf den erwarteten Bruttoertrag pro Fahrzeug, die prognostizierte Verkaufsgeschwindigkeit, historische Reklamationsmuster, den aktuellen Bestandsmix sowie Marktsignale analysiert. Die Preisautomatisierung wird unter stringenten Qualitätskontrollen kontinuierlich skaliert. Eine verfeinerte Routing-Logik leitet Fahrzeuge, die definierte Margen- oder Umschlagserwartungen nicht erfüllen, in alternative Vertriebskanäle, wodurch die Qualität des Bestandsmix geschützt und das Bestandsrisiko begrenzt wird.

Das operative Bestandsmanagement orientiert sich an Markttrends, Nachfrageschwankungen und länderspezifischer strategischer Planung, einschließlich der Kapazitätssteuerung für Aufbereitung und Lagerung. Standardisierte Inspektions- und Budgetierungsprozesse identifizieren mechanische und optische Mängel frühzeitig, begrenzen Kostenüberschreitungen in der Aufbereitung und reduzieren kostspielige Kundenreklamationen. Die Steuerungsziele umfassen disziplinierte Beschaffung zu marktkonformen Ankaufspreisen, kontrollierte Aufbereitungskosten sowie schnellen, transparenten Wiederverkauf zur Minimierung der Kapitalbindung.

Mit der Expansion der Verbraucher- und Händlerfinanzierung erhöht sich der Anteil finanzierter Forderungen in der Konzernbilanz. Dies verstärkt das bewertungsbezogene Gesamtrisiko, da im Falle von Kreditausfällen Fahrzeuge zurückgenommen und verwertet werden müssen, wobei Verwertungserlöse das Nettorisiko maßgeblich beeinflussen. Gleichzeitig ergeben sich aus der

Finanzierungsintegration strukturelle Steuerungshebel hinsichtlich Beschaffungspreisen, Haltedauern und Preisdisziplin, da finanzierte Kunden tendenziell höhere Preisbereitschaft aufweisen.

Das Bestandspreisrisiko wird auf unverändertem Niveau gegenüber dem Vorjahr eingestuft. Die implementierten algorithmischen Steuerungs- und Überwachungsmechanismen werden als angemessen bewertet, um das Risiko auch bei steigendem Transaktionsvolumen wirksam zu steuern.

Chancenbericht

Chancen stellen potenzielle positive Abweichungen von der geplanten Geschäftsentwicklung dar und werden analog zu Risiken systematisch identifiziert und bewertet. Die nachfolgend dargestellten Chancen können bei Realisierung einen positiven Einfluss auf die strategischen Ziele sowie die wesentlichen Leistungsindikatoren des Konzerns haben.

a. Die zunehmende Digitalisierung im Gebrauchtwagenmarkt

Der europäische Gebrauchtwagenmarkt als einer der weltweit größten Absatzsektoren wird zunehmend durch digitale Technologien geprägt, die das Kunden- und Händlererlebnis verbessern und Entwicklungen wie Künstliche Intelligenz (KI) nutzen. Dennoch weist der Markt strukturelle Ineffizienzen auf: Verbraucher in vielen Märkten sind mit begrenzter lokaler Fahrzeugauswahl, fragmentierten Informationen sowie inkonsistenter Preistransparenz konfrontiert, was das Vertrauen in hochpreisige Kaufentscheidungen beeinträchtigen kann. Professionelle Händler, traditionell auf lokale An- und Verkaufskanäle fokussiert, stoßen häufig auf Hindernisse bei der Skalierung grenzüberschreitender Beschaffung, der Prozessstandardisierung sowie dem Zugang zu datengestützten Werkzeugen.

AUTO1 begegnet diesen Marktdynamiken durch die konsequente Weiterentwicklung einer integrierten digitalen Plattform für datengestützte Gebrauchtwagentransaktionen in Europa. Die Plattform bedient sowohl Verbraucher als auch Händler durch digitale Fahrzeugsuche, transparente Preisgestaltung und effiziente grenzüberschreitende Logistik. Mit Geschäftstätigkeit in über 30 europäischen Ländern und mehr als 700 Filialen und Abgabestellen bietet AUTO1 ein breites Fahrzeugangebot über alle Preissegmente hinweg. Auf Basis der Transaktionsdaten wurde der AUTO1 Group Price Index etabliert, der die monatliche Entwicklung

europäischer Gebrauchtwagenpreise abbildet und Markttransparenz für Marktteilnehmer gewährleistet.

Die Plattform wird kontinuierlich weiterentwickelt. Die Autohero-App ermöglicht Kunden mobilen Fahrzeugkauf, während fortlaufende Optimierungen des Logistik- und Auslieferungsnetzwerks schnellere und konsistentere Lieferung unterstützen. Plattformweit werden praktische KI-Lösungen skaliert, beispielsweise in automatisierter Preisgestaltung, Kundenkommunikation und Schadenserkenkung. Die AUTO1 Car Audit Technology nutzt KI-gestützte Inspektionen zur konsistenten Identifikation visueller Mängel und zur Standardisierung der Angebotsqualität.

Im Merchant-Segment expandiert die unternehmenseigene Finanzierungslösung in zusätzliche Märkte und ermöglicht Händlern die Bündelung von Fahrzeugkauf und Finanzierung in einem integrierten digitalen Prozess. Diese Lösung unterstützt Händlereffizienz, vereinfacht Betriebsmittelmanagement und stärkt das Plattformökosystem durch erhöhte Nachfrageliquidität.

Der europäische Gebrauchtwagenmarkt zeigt strukturelle Stabilität mit attraktivem langfristigem Wachstumspotenzial bei zunehmender digitaler Akzeptanz. Die Strategie der AUTO1, die Kombination einer skalierbaren digitalen Plattform mit dichtem Standortnetzwerk, effizienter Logistik- und Produktionsinfrastruktur sowie konsequentem Fokus auf Verbraucher- und Händlerbedürfnisse, begründet Potenziale für Marktanteilsgewinne gegenüber traditionellen Vertriebskanälen. Die Skalierbarkeit der digitalen Plattform ermöglicht die Abwicklung steigender Transaktionsvolumina bei erhöhter Effizienz, was einen verbesserten Deckungsbeitrag pro Fahrzeug bewirkt und den Weg zu nachhaltigem, profitabilem Wachstum unterstützt.

b. Kundenerlebnis

Die Qualität des Kundenerlebnisses bei AUTO1 über die gesamte Transaktionskette, von der Fahrzeugsuche und Preistransparenz über die Lieferung bis zur Nachkaufbetreuung, stellt einen wesentlichen Einflussfaktor für Konversionsraten, Kundenzufriedenheit und Kundenbindung dar. Verbesserungen in Fahrzeugauswahl, standardisierten Inspektionsprozessen, Aufbereitungsqualität und Liefergeschwindigkeit stärken das Kundenvertrauen und die Wettbewerbsposition.

Im Verbrauchersegment unterstützen kontinuierliche Verbesserungen der Autohero-Website und -App die Konversion durch optimierte Fahrzeugpräsentation, vereinfachte Checkout-Prozesse sowie Self-Service-Funktionalitäten zur Statusverfolgung. Die Kombination

digitaler Werkzeuge mit einem dichteren Abholnetzwerk, ergänzt durch verbessertes Lieferzeitmanagement und transparente Lieferzeitfenster, reduziert Transaktionsbarrieren und stärkt das Vertrauen in vollständig digitale Fahrzeugkäufe. Die Verbraucherfinanzierung ist vollständig in den Autohero-Kaufprozess integriert, sodass Kunden Finanzierungsberechtigung prüfen und Kreditabschluss innerhalb einer durchgängigen digitalen Transaktion abwickeln können. Durch die Reduktion der Transaktionskomplexität und Integration von Finanzierungslösungen werden strukturelle Verbesserungen der Konversionsdynamik sowie Bruttoertragswachstum angestrebt.

Im Händlersegment wird das Kundenerlebnis durch vertiefte Integration der Händlerfinanzierung in den Beschaffungsprozess gestärkt, ergänzt durch standardisierte Onboarding-Prozesse, transparente Berechtigungskriterien sowie klare Erwartungen hinsichtlich Dokumentation und Nachverkaufsabwicklung. Ergänzende Lösungen wie vereinfachte grenzüberschreitende Rechnungsstellung, harmonisierte Logistik- und Abholprozesse sowie erweiterte Rückgabeoptionen für berechtigte Händler reduzieren administrativen Aufwand, unterstützen Kaufkraft und Bestandsumschlag und verbessern Planbarkeit und Transparenz der operativen Zusammenarbeit. Diese Maßnahmen zielen auf die Intensivierung der Geschäftsbeziehungen sowie die Erhöhung des Transaktionsanteils bei bestehenden Partnern ab, um die Plattform als primären Anbieter sowohl für Fahrzeugbestände als auch für Betriebsmittelfinanzierung zu positionieren.

Über beide Kundensegmente hinweg werden KI-Lösungen an kritischen Prozesspunkten unter etablierter Governance eingesetzt. Sprachgestützte Kundeninteraktion und automatisierte Dokumentenverarbeitung reduzieren Bearbeitungszeiten und verbessern Antwortqualität, während KI-gestützte Fahrzeuginspektionen (Car Audit Technology) die Präsentation und Qualitätssicherung gelisteter Fahrzeuge standardisieren. Diese Implementierungen erhöhen Transparenz, reduzieren Unsicherheit und senken die Abwicklungskosten.

Die logistische Leistungsfähigkeit und Auslieferungsqualität bleiben von zentraler Bedeutung für das Kundenerlebnis. Die fortlaufende Verbesserung der Statusverfolgung, lückenlosen Übergabedokumentation sowie der Leistungsstandards mit Logistikpartnern erhöht die Planbarkeit von Lieferungen und Abholungen über alle europäischen Märkte hinweg. Ein dichtes Abholnetzwerk sowie koordinierte Fulfillment-Prozesse gewährleisten

Erreichbarkeit und Pünktlichkeit für Kunden und Händler. Verkürzte und zuverlässigere Lieferzeiten unterstützen höhere Konversionsraten sowie verbesserten Deckungsbeitrag pro Fahrzeug, insbesondere im Retail-Segment. Die wachsende Standortdichte des Abholnetzwerks erschließt neue Kundensegmente durch Verringerung räumlicher Erreichbarkeit und beschleunigt die Marktdurchdringung in strategischen Regionen.

Durch diese Initiativen werden Vertrauen, Transparenz und Zuverlässigkeit auf der Plattform systematisch gestärkt. Die Kombination digitaler Produktverbesserungen mit physischer Netzwerkskalierung, integrierten Finanzierungslösungen sowie gezielten KI-Anwendungen zielt auf den Aufbau langfristiger Kundenbindung und die Stärkung der Markenpositionierung ab, um nachhaltiges Wachstum in einem zunehmend digitalisierten Gebrauchtwagenmarkt zu unterstützen.

c. Integrierte Technologieplattform

Als technologiebasiertes Unternehmen hat AUTO1 die Entwicklung einer integrierten, unternehmensweiten Technologieplattform konsequent vorangetrieben. Diese Plattform verbindet Endkunden, Händler, Finanzierungspartner und interne Funktionsbereiche über ein einheitliches Technologie- und Datenökosystem. Ihr Zweck besteht in der Standardisierung und Vereinfachung der Wertschöpfungskette im Gebrauchtwagenhandel sowie in der Unterstützung skalierbaren, profitablen Wachstums durch digitale Prozesse anstelle manueller Arbeitsabläufe.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Robustheit, Sicherheit und Skalierbarkeit der Plattform weiter gestärkt. Infrastruktur-Upgrades, verbessertes Monitoring sowie erweiterte Governance-Strukturen für Änderungsmanagement und Zugriffssteuerung erhöhten die Systemstabilität und Prozesstransparenz. Die Workflow-Automatisierung für Kernprozesse wie Onboarding, Genehmigungsverfahren und Datensynchronisation wurde ausgeweitet. Investitionen in wiederverwendbare Plattformkomponenten unterstützen beschleunigte Entwicklungszyklen und konsistente Benutzererfahrungen über alle Produktlinien hinweg. Diese strukturellen Verbesserungen schaffen eine skalierbare Grundlage zur Abwicklung zukünftigen Volumenwachstums bei unterproportionalem Ressourcenbedarf und begründen langfristige operative Hebelwirkung.

Die Geschäftsaktivitäten von AUTO1 basieren auf einer vertikal integrierten, selbstentwickelten Plattform für Fahrzeugankauf, Preisgestaltung, Aufbereitung, Finanzierung und Auslieferung von Gebrauchtwagen in Europa. Verbrauchermarken wie „wirkaufendeinauto.de“ ermöglichen digitale Fahrzeugverkaufsprozesse, während

Autohero ein vollständig onlinebasiertes Retail-Angebot bereitstellt. Gewerbliche Händler und Flottenbetreiber greifen über die Remarketing- und Großhandelslösungen von AUTO1 auf Fahrzeugbestände und Dienstleistungen zu, die alle auf derselben technologischen und datentechnischen Grundlage operieren.

Die B2B-Marke „AUTO1“ bietet Händlern einen digitalen Marktplatz, während Autohero die Retail-Anwendung für den Online-Fahrzeugkauf nutzt. Gemeinsam genutzte Pricing-, Risikobewertungs- und Empfehlungsalgorithmen unterstützen die optimierte Zuordnung von Fahrzeugen zu Käufern. Integrierte Händlerfinanzierungs- und Logistikwerkzeuge ermöglichen Partnern die Transaktionsabwicklung und operative Steuerung in einer einheitlichen Plattformumgebung.

Die kontinuierliche interne Softwareentwicklung gewährleistet die fortlaufende Anpassung der Plattform an veränderte Marktanforderungen. Der Entwicklungsfokus liegt auf modularer Architektur, Datenqualität sowie praktischen KI-Anwendungen zur Verbesserung der Entscheidungsfindung und Automatisierung in den Bereichen Beschaffung, Bestandssteuerung, Preisgestaltung, Finanzierung und Kundenservice. Die Skalierbarkeit der Technologieplattform bildet die Grundlage für die Erschließung neuer Standorte, den Hochlauf von Produktionszentren, die Erweiterung des Händlernetzwerks sowie die Einführung neuer Produkte ohne Fragmentierung der Technologieinfrastruktur. Diese fortlaufende Weiterentwicklung unterstützt erhöhte Vertriebsproduktivität und ermöglicht Geschäftsexpansion ohne linearen Anstieg des Technologie-Overheads. Diese Entkopplung von Volumenwachstum und Kostenstruktur stellt einen wesentlichen Treiber für Stückkostenreduktion und Margenverbesserung dar.

d. Pan-europäisches Logistiknetzwerk

AUTO1 ist in über 30 Ländern tätig, wobei grenzüberschreitende Transaktionen einen erheblichen Anteil des Geschäftsvolumens ausmachen. Diese internationale Geschäftstätigkeit wird durch ein umfassendes paneuropäisches Logistiknetzwerk unterstützt, das für die zuverlässige und zeitnahe Fahrzeugdistribution im Retail- und Merchant-Segment erforderlich ist. Das Netzwerk umfasst über 700 Auslieferungsstandorte in Europa sowie Logistikpartnerschaften für Transport und Lagerung des Fahrzeugbestands in mehr als 140 Logistikzentren. Diese Partner übernehmen auch die Fahrzeugaufbereitung für das Autohero-Segment entsprechend den definierten Qualitätsstandards. Diese Netzwerkstruktur positioniert AUTO1 als einen der volumengrößten Auftraggeber in der europäischen

Automobillogistik. Die Netzwerkdichte ermöglicht verkürzte Lieferzeiten, was als Produktvorteil die Konversionsraten sowie den Deckungsbeitrag pro Fahrzeug positiv beeinflusst.

Eine wesentliche Stärke des Logistiknetzwerks liegt in dessen Flexibilität und Skalierbarkeit. Durch die Zusammenarbeit mit einem diversifizierten Partnernetzwerk werden Ressourcen effizient gesteuert und zuverlässige Abläufe über alle Märkte hinweg gewährleistet. Der gezielte Einsatz eigener Flottenkapazitäten auf volumenstarken Routen ergänzt externe Dienstleister und sichert konsistente Servicestandards. Die Diversifikation der Kapazitäten sowohl im Inbound- als auch im Outbound-Bereich ermöglicht die Reduzierung operativer Konzentrationsrisiken und erhöht die Resilienz bei wachsendem Transaktionsvolumen.

Die Logistikprozesse werden durch eine integrierte digitale Infrastruktur unterstützt, die operative Daten netzwerkweit verknüpft. Kontinuierliche Verbesserungen der Systemintegration, Transparenzwerkzeuge und Partnerkoordination zielen auf verbesserte Planungsgenauigkeit, optimiertes Ausnahmemanagement sowie erhöhte Prozessvorhersehbarkeit ab. Diese Kombination aus physischer Infrastruktur und digitaler Steuerungsplattform unterstreicht die Position von AUTO1 als technologiebasiertes Unternehmen mit umfassenden logistischen Fähigkeiten.

Die Fähigkeit zur dezentralen Steuerung von Angebot und Nachfrage über eine europaweite Plattform begründet erhebliche Markteintrittsbarrieren für neue Wettbewerber und festigt damit die Wettbewerbsposition von AUTO1. Mit verbesserter Logistikperformance profitieren Kunden und Händler von erhöhter Zuverlässigkeit, was zu höheren Konversionsraten, gesteigerter Kundenzufriedenheit und verbesserten kommerziellen Ergebnissen beiträgt. Das Logistiknetzwerk stellt aufgrund seiner Skalierung, geografischen Reichweite und Integration in die Gesamtstrategie einen strukturellen Wettbewerbsvorteil dar, der die Marktposition in einem zunehmend digitalisierten Umfeld nachhaltig sichert.

e. Netzwerk von Produktionszentren

Das interne Produktionsnetzwerk der AUTO1 Group wurde im Geschäftsjahr 2025 erweitert, wodurch der vertikale Integration und Qualitätskontrollen erhöht wurde. Im September 2025 wurden drei zusätzliche Produktionszentren in Italien, Österreich und den Niederlanden in Betrieb genommen, womit sich die Gesamtzahl auf zwölf Standorte in Europa erhöht. Diese Erweiterung steigert die Gesamtaufbereitungskapazität auf über 248.000 Fahrzeuge pro Jahr.

Das Produktionsnetzwerk verfügt über eine europaweite geografische Abdeckung. Durch die strategische Standortplatzierung in unmittelbarer Nähe zu Kernabsatzmärkten werden Lieferdistanzen reduziert bei gleichzeitiger vollständiger Prozesskontrolle über sämtliche Aufbereitungsschritte. Diese lokale Präsenz ermöglicht verkürzte Durchlaufzeiten, verbesserte Qualitätssicherung sowie optimierte Abstimmung auf regionale Nachfragemuster.

Über 95% aller Autohero-Fahrzeuge durchlaufen interne Aufbereitungsprozesse, womit die Abhängigkeit von externen Dienstleistern substanziell reduziert wurde. Diese vertikale Integration gewährleistet vollständige Kontrolle über Qualitätsstandards, mechanische Instandsetzung, technische Prüfungen und fotografische Dokumentation. Durch die Internalisierung kritischer Funktionen in fest angestellte Teams anstelle temporärer externer Arbeitskräfte werden Prozessstabilität erhöht, Qualitätsschwankungen reduziert und Effizienzgewinne realisiert, die in ausgelagerten Aufbereitungsmodellen nicht verfügbar sind. Dies trägt zu höherer Kundenzufriedenheit, reduzierten Rückgabequoten sowie verbesserter Wirtschaftlichkeit pro Fahrzeug bei.

Die Produktionsteams umfassen Fachspezialisten aller Bereiche der Fahrzeugaufbereitung: Kfz-Meister, spezialisierte Techniker, Lackierer und Qualitätsprüfer. Kontinuierliche Investitionen in Fachpersonal, Prozessstandardisierung und technisches Know-How stärken die Konsistenz und Zuverlässigkeit der Aufbereitungsabläufe und unterstützen nachhaltige Produktqualität sowie langfristige Kundenbindung.

f. Gesamtrisikobewertung

Die Gesamtrisikolage des Konzerns ergibt sich aus der aggregierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken unter Berücksichtigung möglicher Interdependenzen und Kumulationseffekte sowie der identifizierten Chancen. Auf Basis der zum Bilanzstichtag durchgeführten Risikoinventarisierung und -bewertung wurden keine bestandsgefährdenden Risiken oder Risikokumulationen identifiziert, die den Fortbestand der AUTO1 Group im Sinne des Going-Concern-Prinzips gefährden könnten.

Die wesentlichen Risiken des Konzerns verteilen sich auf strategische, rechtliche und Compliance bezogene, operationelle sowie finanzielle Risiken, die überwiegend auf moderatem Niveau eingestuft werden. Den identifizierten Risiken stehen substanzielle Chancen aus der fortschreitenden Digitalisierung des Gebrauchtwagenmarkts, der systematischen Verbesserung des Kundenerlebnisses, der proprietären

Technologieplattform sowie dem paneuropäischen Logistik- und Produktionsnetzwerk gegenüber.

Das konzernweite Risikomanagementsystem bildet die Grundlage für die systematische Identifikation, Bewertung, Steuerung und Überwachung von Risiken und Chancen. Das System wird kontinuierlich an veränderte Geschäfts- und Marktbedingungen angepasst und durch regelmäßige Wirksamkeitsprüfungen weiterentwickelt. Der Vorstand ist überzeugt, dass die implementierten Risikosteuerungs- und Kontrollmechanismen geeignet sind, wesentliche Risiken frühzeitig zu identifizieren und wirksam zu steuern sowie identifizierte Chancen systematisch zu nutzen und damit den nachhaltigen Unternehmenserfolg zu sichern.

Prognosebericht

Makroökonomie

Laut der Wirtschaftsprognose des IfW vom Dezember 2025 befindet sich die Weltwirtschaft in einer Phase moderater Dynamik, wobei sich die wichtigsten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen trotz Handelskonflikten als widerstandsfähig erweisen. Das globale Wirtschaftswachstum wurde für 2025 auf 3,3 % nach oben korrigiert und für 2026 auf 3,1 % prognostiziert.⁷ Der Welthandel und die weltweiten Investitionen werden jedoch weiterhin durch die anhaltenden Handelsspannungen zwischen den USA und China sowie den kriegerischen Auseinandersetzungen im Iran beeinträchtigt, was zu einer allgemeinen Verunsicherung beiträgt.

Im Euroraum bleibt die Wachstumsdynamik mit 1,2 % gegenüber dem Vorjahreswachstum überwiegend stabil, während für Deutschland ein Wachstum von 1,0 % im Jahr 2026 gegenüber 0,2 % im Jahr 2025 prognostiziert wird, was einen allmählichen Aufschwung widerspiegelt.⁷ Für die Vereinigten Staaten wird für 2025 ein Wachstum von 2,0 % erwartet, das sich 2026 aufgrund einer vorübergehenden Abschwächung der Dynamik auf 1,8 % verlangsamen dürfte.

Der Rückgang der Inflation hält weiterhin an. Die Europäische Zentralbank prognostiziert für 2026 eine durchschnittliche Gesamtinflation von 1,9 %, ⁸ was in erster Linie auf den anhaltenden Preisdruck im Dienstleistungssektor und die Auswirkungen der neuen US-Zölle auf die Verbraucherpreise zurückzuführen ist. Geopolitische Risiken und handelspolitische Spannungen sorgen weiterhin für erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung.⁷

Branche

Da sich der europäische Gebrauchtwagenmarkt normalisiert, erwarten wir für 2026 weitgehend stabile Gebrauchtwagenpreise, wobei die Ergebnisse je nach Land und Segment variieren werden.⁹ Der Gesamtmarkt befindet sich in einer moderaten Expansion. In wichtigen regionalen Märkten wie Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien ist die Nachfrage der Verbraucher nach erschwinglicher und zuverlässiger Mobilität nach wie vor außerordentlich stark. Diese Nachfrage ist stark auf traditionelle Antriebsstränge ausgerichtet.¹⁰ So entfallen in Deutschland fast 88 % der Gebrauchtwagenkäufe auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.¹¹

Diese Abhängigkeit von Benzin- und Dieselfahrzeugen unterstreicht ihre anhaltende Preisstabilität und Beliebtheit.¹² Bis zum Jahr 2026 dürfte der Markt von einer sich verbessernden Lieferkette profitieren, in der hochwertige 3- bis 5-jährige Fahrzeuge bereits etwa 39 % des Transaktionsvolumens ausmachen,¹⁰ unterstützt durch einen stetigen Zufluss von Leasingrückläufern. Gestützt durch eine nachlassende Zinsvolatilität und eine robuste Verbrauchercreditvergabe im Fahrzeugbereich ist der europäische Gebrauchtwagenmarkt auf einem guten Weg, sein stetiges Wachstum fortzusetzen.¹³

⁷ Vgl. Kieler Institut (IfW), Kieler Konjunkturbericht, Nr. 128 (2025 | Q4).

⁸ Vgl. Europäische Zentralbank (EZB), Makroökonomische Projektionen, Dez. 2025.

⁹ Vgl. Autovista24, <https://autovista24.autovistagroup.com/news/the-automotive-update-residual-value-winners-and-european-used-car-outlook/>.

¹⁰ Vgl. Mordor Intelligence, <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/europe-used-car-market>.

¹¹ Vgl. DAT, https://www.datgroup.com/fileadmin/pl/DATReport2025_English.pdf

¹² Vgl. ingenieur.de, <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/warum-2025-kein-normales-jahr-fuer-gebrauchtwagen-war/>.

¹³ Vgl. EZB, https://www.ecb.europa.eu/stats/ecb_surveys/bank_lending_survey/html/index.en.html.

Erwartungen der AUTO1 Group

Im abgelaufenen Geschäftsjahr fokussierte sich die AUTO1 Group sowohl auf Wachstum, als auch auf die kontinuierliche Steigerung der Profitabilität pro verkauftem Fahrzeug. Im Vorjahr wurde für das Geschäftsjahr 2025 ein Verkauf von insgesamt 735.000 bis 795.000 Fahrzeugen prognostiziert. Unterjährig wurde diese Prognose im Jahresverlauf auf 811.000 bis 845.000 Fahrzeuge erhöht. Insgesamt wurden tatsächlich 842.271 Fahrzeuge verkauft. Aufgeteilt auf die Segmente wurden für Merchant ursprünglich 650.000 bis 700.000 Fahrzeuge (unterjährige Anpassung auf 715.000 bis 745.000 Fahrzeuge) sowie für Retail ursprünglich 85.000 bis 95.000 Fahrzeuge (unterjährig auf 96.000 bis 100.000 Fahrzeuge aktualisiert) prognostiziert. Tatsächlich wurden 740.732 Merchant Fahrzeuge und 101.539 Retail Fahrzeuge verkauft.

Das Rohergebnis der Gruppe wurde für 2025 ursprünglich auf EUR 800 Mio. bis EUR 875 Mio. prognostiziert. Im Laufe des weiteren Verlaufs des Geschäftsjahrs wurde diese Prognose auf bis zu EUR 940 Mio. bis EUR 975 Mio. angehoben. Die AUTO1 Group hat im Geschäftsjahr 2025 tatsächlich ein Rohergebnis von EUR 991 Mio. erwirtschaftet. Das höhere Rohergebnis ist im Wesentlichen auf ein höheres Handelsvolumen sowie das verbesserte Rohergebnis pro Fahrzeug zurückzuführen.

Für das bereinigte EBITDA der Gruppe für 2025 wurden ursprünglich EUR 135 Mio bis EUR 165 Mio. prognostiziert. Diese Prognose wurde im Laufe des Geschäftsjahres auf EUR 180 Mio bis EUR 195 Mio. angehoben. Das bereinigte EBITDA der AUTO1 Group hat im Geschäftsjahr 2025 tatsächlich EUR 198 Mio. betragen. Das verbesserte Rohergebnis war maßgeblich für die Überschreitung der Prognose verantwortlich.

Im Geschäftsjahr 2026 strebt der Vorstand der AUTO1 Group an, das Wachstum des Konzerns nachhaltig weiterzuführen und dabei die bislang erreichten Profitabilitätskennzahlen pro verkauftem Fahrzeug zu verbessern.

Im Hinblick auf die Anzahl an verkauften Fahrzeugen geht der Konzern für das Merchant Segment von 815.000 bis 865.000 Fahrzeugen aus. Im Retail Segment sollen 125.000 bis 135.000 Fahrzeuge verkauft werden. Insgesamt werden damit 940.000 bis 1.000.000 abgesetzte Fahrzeuge prognostiziert. Das Wachstum soll durch eine höhere Auslastung der bestehenden Filialen und eine kontinuierliche, schrittweise Erweiterung des gesamten Fulfillment-Netzwerks erreicht werden.

Für das Rohergebnis wird in beiden Segmenten und auch insgesamt ein Anstieg erwartet. Infolgedessen soll das

Rohergebnis der Gruppe für 2026 bei EUR 1,1 Mrd. bis EUR 1,2 Mrd. liegen. Der Anstieg des Rohergebnisses ist verbunden mit der Prognose einer höheren Anzahl verkaufter Fahrzeuge in beiden Segmenten sowie insbesondere einem Wachstum des Retail GPU.

Das bereinigte EBITDA der Gruppe im Geschäftsjahr 2026 wird zwischen EUR 250 Mio. und EUR 275 Mio. prognostiziert. Die Verbesserung im Vergleich zu 2025 soll sich im Wesentlichen aus dem höheren Rohergebnis ergeben. Eine Erhöhung der Kosten nach dem Rohergebnis wird aufgrund der anhaltenden Investitionen in das Retail-Geschäft erwartet.

Diese Prognosen stehen unter der Annahme, dass sich trotz der anhaltenden politischen Unsicherheiten keine weitergehenden wirtschaftlichen Einschränkungen in Europa für AUTO1 ergeben. Die Prognose basiert auf der zum Aufstellungszeitpunkt bekannten Konzernzusammensetzung im Prognosezeitraum.

Etwaige wesentliche Sondereinflüsse nach dem Prognosezeitraum von einem Jahr, welche die wirtschaftliche Lage des Konzerns beeinflussen könnten, sind dem Vorstand bis auf die bestehenden geopolitischen Spannungen - hierzu zählen insbesondere auch die aktuellen kriegerischen Auseinandersetzungen im Iran - derzeit nicht bekannt.

Ergänzende Lageberichterstattung zum Jahresabschluss der AUTO1 Group SE, München, für das Geschäftsjahr 2025

Der Lagebericht wurde mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf dem gesetzlichen Jahresabschluss der AUTO1 Group SE (die „Gesellschaft“), der nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des deutschen Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt wurde. Der Jahresabschluss und der zusammengefasste Lagebericht werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

1. Grundlagen der Gesellschaft

Die AUTO1 Group SE ist die Muttergesellschaft des AUTO1 Group-Konzerns und operiert von ihrer Konzernzentrale in Berlin, Deutschland, aus. Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft umfasst im Wesentlichen Managementdienstleistungen für den Konzern, die durch den Vorstand der Gesellschaft erbracht werden, der auch die Gesellschaft vertritt und die Konzernstrategie festlegt.

Da der gesetzliche Jahresabschluss der Gesellschaft nach HGB und der Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) zum 31. Dezember 2025 verpflichtend anzuwenden sind, aufgestellt wurde, bestehen Unterschiede hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze. Diese Unterschiede betreffen in erster Linie Verpflichtungen für anteilsbasierte Vergütungen. Zudem könnten sich Unterschiede bei der Darstellung von Erträgen und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

Am 4. Februar 2021 schloss die AUTO1 Group SE den Börsengang an der Frankfurter Wertpapierbörse erfolgreich ab. Seit diesem Zeitpunkt werden die Aktien (ISIN: DE000A2LQ884, WKN: A2LQ88) im Regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Wesentliche Steuerungsgröße der AUTO1 Group SE ist das Jahresergebnis.

2. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft

1. Ertragslage der Gesellschaft

Die Ertragslage der Gesellschaft ist nachfolgend in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

TEUR	2025	2024
Umsatzerlöse	2.030	1.436
sonstige betriebliche Erträge	119	14
Personalaufwand	(2.015)	(1.645)
Abschreibungen	(29)	(19)
sonstige betriebliche Aufwendungen	(19.904)	(18.592)
Erträge aus der Einlage von Geschäftsanteilen	72.387	-
Zinsen und ähnliche Erträge	497	1.717
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-	(88)
Steuern vom Einkommen und Ertrag	(919)	18
Jahresüberschuss (i. Vj. Jahresfehlbetrag)	52.166	(17.160)

Die Umsatzerlöse haben sich im laufenden Geschäftsjahr um TEUR 594 auf TEUR 2.030 (2024: TEUR 1.436) erhöht und betreffen überwiegend Managementdienstleistungen für die AUTO1 Group Operations SE.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich um TEUR 105 auf TEUR 119 (2024: TEUR 14) erhöht.

Die Personalaufwendungen beinhalten die feste und variable Vergütung der Vorstandsmitglieder der Gesellschaft.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen TEUR 19.904 (2024: TEUR 18.592) und beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für Mitarbeiterbeteiligungsprogramme von TEUR 14.919 (2024: TEUR 15.592).

Die Erträge aus der Einlage von Geschäftsanteilen in Höhe von TEUR 72.387 (2024: TEUR 0) resultieren aus der konzerninternen Einbringung von Anteilen an der AUTO1 Group Operations SE in die AUTO1 Trust SE & Co. KG zum Zeitwert und der damit zusammenhängenden Hebung stiller Reserven.

Die Zinsen und ähnliche Erträge beinhalten im Wesentlichen Erlöse aus Finanzierungsdienstleistungen von TEUR 427 (2024: TEUR 360), welche die Vergütung für die Bereitstellung von konzerninternen Darlehen betreffen. Daneben enthält der Posten Zinserträge aus der Anlage kurzfristiger Liquidität in Höhe von TEUR 69 (2024: TEUR 1.348).

Aufgrund der im abgelaufenen Geschäftsjahr realisierten Erträge aus der Einlage von Geschäftsanteilen in Höhe von TEUR 72.387 hat die Gesellschaft einen Jahresüberschuss von TEUR 52.166 (2024: Jahresfehlbetrag von TEUR 17.160) erwirtschaftet.

2. Vermögenslage der Gesellschaft

Die nachfolgende Tabelle enthält die zusammengefasste Bilanz der Gesellschaft:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	97	126
Finanzanlagen	1.051.031	978.509
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	744.578	740.232
Sonstige Vermögensgegenstände und Abgrenzungsposten	4.135	685
Guthaben bei Kreditinstituten	199	152
Summe Aktiva	1.800.040	1.719.704
Passiva		
Rückstellungen	38.331	45.237
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	104	528
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	21.847	8.514
Sonstige Verbindlichkeiten	3.159	5.128
Passive latente Steuern	905	-
Summe Schulden	64.346	59.407
Nettovermögen	1.735.694	1.660.297
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	220.368	217.146
Kapitalrücklage	1.480.320	1.460.311
Bilanzgewinn (i. Vj. Bilanzverlust)	35.006	(17.160)
Summe Eigenkapital	1.735.694	1.660.297

Bei den Finanzanlagen handelt es sich im Wesentlichen um Anteile an den verbundenen Unternehmen AUTO1 Group Operations SE, Berlin, in Höhe von TEUR 960.895 (2024: TEUR 978.509) sowie an AUTO1 Trust SE & Co. KG, Berlin, in Höhe von TEUR 90.002 (2024: TEUR 0). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus der konzerninternen Einbringung von Anteilen an der AUTO1 Group Operations SE in die AUTO1 Trust SE & Co. KG.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben sich um TEUR 4.346 auf TEUR 744.578 erhöht und betreffen im Wesentlichen die Weiterreichung von Emissionserlösen aus dem Börsengang an die Tochtergesellschaften zur Finanzierung des weiteren Wachstums. Darin enthalten sind sonstige Forderungen in Höhe von TEUR 688.357 (2024:

TEUR 711.097), die vertraglich kurzfristig sind und aufgrund der Konzernfinanzierung eine erwartete Restlaufzeit von über einem Jahr haben.

Die Rückstellungen verringerten sich um TEUR 6.906 auf TEUR 38.331 (2024: TEUR 45.237), hauptsächlich aufgrund höherer Umbuchungen aus der Ausübung von Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen im Vergleich zu den im abgelaufenen Geschäftsjahr vorgenommenen Zuführungen. Sämtliche Mitarbeiterbeteiligungsprogramme werden in Aktien bedient.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren im Wesentlichen aus dem zentralen Cash Management sowie aus der Übertragung von Umsatzsteuern aus dem umsatzsteuerlichen Organkreis, deren Träger die Gesellschaft ist.

Das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage erhöhten sich im Zuge der im abgelaufenen Geschäftsjahr in Anspruch genommenen Mitarbeiterbeteiligungsprogramme durch die Ausgabe von Aktien.

3. Finanzlage der Gesellschaft

Am Jahresende verfügte die AUTO1 Group SE über kurzfristig verfügbare liquide Mittel in Höhe von TEUR 199 (2024: TEUR 152). Diese setzen sich zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres vollständig aus Guthaben bei Kreditinstituten zusammen (2024: TEUR 152). Die voraussichtlich zahlungswirksamen Schulden, ohne Berücksichtigung der in Aktien bedienbaren Rückstellungen für anteilsbasierte Vergütungen, betragen TEUR 27.748 (2024: TEUR 16.052). Diese können durch Rückzahlungen der AUTO1 Group Operations SE auf die bestehenden kurzfristigen Forderungen aufgrund des hohen Liquiditätsbestands der AUTO1 Group Operations SE jederzeit bedient werden.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft unterliegt in allen wesentlichen Aspekten den gleichen Chancen und Risiken wie der Konzern. Da die AUTO1 Group SE direkt und indirekt Mehrheitsgesellschafterin aller Konzerngesellschaften ist, ist sie an den Risiken beteiligt, die in Verbindung mit der Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften auftreten. Die allgemeine Risikobeurteilung des Managements stimmt daher mit der des Konzerns überein und beeinflusst im Jahresabschluss die Werthaltigkeit der Finanzanlagen bzw. Forderungen gegen verbundene Unternehmen und damit auch das Jahresergebnis. Insgesamt hat der Vorstand keine Risiken oder Risikocluster identifiziert, die den Fortbestand von AUTO1 gefährden könnten.

Prognosebericht

Im Vorjahr wurde für das Geschäftsjahr 2025 ein mit dem Jahresergebnis 2024 vergleichbares Ergebnis prognostiziert, welches maßgeblich durch die Aufwendungen für Mitarbeiterbeteiligungsprogramme beeinflusst war. Aufgrund der im abgelaufenen Geschäftsjahr realisierten Erträge aus der Einlage von Geschäftsanteilen, wurde tatsächlich ein Jahresüberschuss von TEUR 52.166 erzielt.

Aufgrund der Art der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist deren zukünftige Entwicklung eng an die Entwicklung des Konzerns gekoppelt. Ausschüttungen von der Tochtergesellschaft haben bisher nicht stattgefunden. Wir verweisen auf den Prognosebericht des Konzerns, der auch die Erwartungen des Vorstands hinsichtlich der Muttergesellschaft darstellt.

Für das Geschäftsjahr 2026 erwarten wir ein negatives Jahresergebnis im niedrigen zweistelligen Millionenbereich, das im Wesentlichen auf Aufwendungen für Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückzuführen ist. Das Jahresergebnis könnte erneut positiv durch Erträge aus der Einlage von Geschäftsanteilen beeinflusst werden, falls der Vorstand beschließt, weitere Anteile an der Tochtergesellschaft konzernintern zum Zeitwert einzubringen. Gegenwärtig bestehen hierfür jedoch keine konkreten Pläne.

Übernahmerelevante Angaben

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der AUTO1 Group SE belief sich zum 31. Dezember 2025 auf EUR 220.834.716 und war gemäß § 4 der Satzung eingeteilt in 220.834.716 nennwertlose auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Aktien sind voll eingezahlt. Jede Aktie ist mit gleichen Rechten und Pflichten verbunden und hat eine Stimme.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übernahme von Aktien betreffen

Die Gesellschaft hielt zum 31. Dezember 2025 Aktien mit einem Nominalwert von insgesamt EUR 467.035 als eigene Aktien, aus denen der Gesellschaft nach § 71b AktG keine Rechte zustehen.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10% der Stimmrechte überschreiten

Zum 31. Dezember 2025 hielten BM Digital GmbH, Schönefeld (Deutschland), SVF Midgard (Cayman) Ltd, George Town (Cayman Islands), und Cadian Master Fund LP, Grand Cayman (Cayman Islands), direkt je eine Beteiligung am Kapital der AUTO1 Group SE, die 10 % der Stimmrechte überschritt.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Nach § 7 Abs. 1 der Satzung besteht der Vorstand aus einer oder mehreren Personen. Der Aufsichtsrat bestimmt die Zahl der Mitglieder des Vorstands. Der Vorstand von AUTO1 Group SE besteht derzeit aus zwei Personen. Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands auf Grundlage der Art. 9 Abs. 1, Art. 39 Abs. 2 und Art. 46 SE-Verordnung, §§ 84, 85 AktG und § 7 Abs. 3 der Satzung für eine Amtszeit von höchstens sechs Jahren. Wiederbestellungen sind zulässig.

Bei Satzungsänderungen sind die §§ 179 ff. AktG zu beachten. Über Satzungsänderungen hat die Hauptversammlung zu entscheiden (§§ 119 Abs. 1 Nr. 6, 179 Abs. 1 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 der Satzung).

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Befugnisse zum Erwerb eigener Aktien ergeben sich aus Art. 9 Abs. 1 c) ii) SE-Verordnung in Verbindung mit §§ 71 ff AktG sowie zum Bilanzstichtag aus der Ermächtigung durch die Hauptversammlung vom 6. Juni 2024. Die Gesellschaft ist mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. Juni 2029 (einschließlich) ermächtigt, eigene Aktien der Gesellschaft in einem Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Erteilung der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des jeweils bestehenden Grundkapitals entfallen. Der Erwerb zum Zweck des Handels in eigenen Aktien ist ausgeschlossen.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 6. Juni 2024, eingetragen im Handelsregister am 14. Juni 2024, ist der Vorstand ermächtigt worden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 5. Juni 2029 (einschließlich) einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu EUR 94.582.400 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2024/I). Das Genehmigte Kapital 2024/I wurde bis zum Stichtag teilweise durch die Ausgabe von 3.682.969 neuen Aktien in Höhe von EUR 3.682.969 ausgenutzt. Nach der teilweisen Ausnutzung besteht das Genehmigte Kapital 2024/I im Umfang von bis zu EUR 90.899.431 durch die Ausgabe von bis zu 90.899.431 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien fort. Den Aktionären ist im Rahmen des Genehmigten Kapitals 2024/I grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch nach näherer Maßgabe der Satzung ermächtigt, das Bezugsrecht der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats für bestimmte Fälle auszuschließen.

Das Grundkapital der AUTO1 Group SE ist um bis zu EUR 6.624.900 durch Ausgabe von bis zu 6.624.900 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2020), um die Bedienung von Bezugsrechten, die bis zum 31. Januar 2021 gewährt wurden, zu gewährleisten. Das Grundkapital ist darüber hinaus um insgesamt bis zu EUR 79.934.175 durch Ausgabe von insgesamt bis zu 79.934.175 neuen, auf den Inhaber

lautenden Stückaktien bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2021). Das Bedingte Kapital 2021 dient der Gewährung von Aktien an Inhaber bzw. Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen sowie an Inhaber von Optionsrechten aus Optionsschuldverschreibungen, die bis zum 13. Januar 2026 von der AUTO1 Group SE oder einem in- oder ausländischen Unternehmen, an dem die AUTO1 Group SE unmittelbar oder mittelbar mit der Mehrheit der Stimmen und des Kapitals beteiligt ist, ausgegeben werden. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 4. Juni 2025 wurde zudem ein neues bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital 2025) in Höhe von bis zu EUR 6.245.000 durch Ausgabe von bis zu 6.245.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stückaktien geschaffen. Das Bedingte Kapital 2025 dient ausschließlich der Bedienung von Bezugsrechten, die im Rahmen des in der Hauptversammlung am 4. Juni 2025 beschlossenen neuen Aktienoptionsplans (LTIP 2025) gewährt wurden.

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, betreffen die Inventory ABS-Facilities und die Merchant Financing ABS-Facility, die im Falle eines Kontrollwechsels eine vorzeitige Rückzahlung des jeweiligen Kreditbetrags vorsehen können.

Nichtfinanzielle Erklärung (ungeprüft)

Das Mutterunternehmen AUTO1 Group SE wird einen gesonderten nichtfinanziellen Bericht nach § 315b Abs. 3 HGB erstellen und auf der Internetseite der Gesellschaft unter <https://ir.auto1-group.com/websites/auto1/German/6900/corporate-governance.html> veröffentlichen.

Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft)

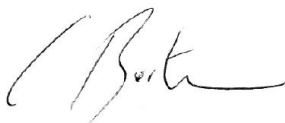
Die Konzernklärung zur Unternehmensführung (§§ 289f, 315d HGB), einschließlich der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG, ist auf der Internetseite der AUTO1 Group SE unter <https://ir.auto1-group.com/websites/auto1/German/6900/corporate-governance.html> veröffentlicht.

Die prozessunabhängige Überwachung des implementierten Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems wird durch die Interne Revision wahrgenommen. Im Rahmen ihrer risikoorientierten Prüfungsplanung beurteilt sie die Angemessenheit und Wirksamkeit der implementierten Governance-Prozesse und -Systeme.

Der Vorstand und der Prüfungsausschuss werden regelmäßig über die Prüfungen der Internen Revision, die Ergebnisse der IKS-Prüfungen und der Chancen- und Risikoinventur sowie deren Weiterentwicklungen informiert. Im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit liegen dem Vorstand keine bedeutenden Informationen vor, die gegen die Angemessenheit und Wirksamkeit von dem implementierten Internen Kontroll- und Risikomanagementsystem im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sprechen.

Berlin, 24. März 2026

AUTO1 Group SE



Christian Bertermann

CEO



Christian Wallentin

CFO



SEITE 56

Konzernbilanz

SEITE 58

Konzerngesamtergebnisrechnung

SEITE 59

Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

SEITE 60

Konzernkapitalflussrechnung

SEITE 61

Konzernanhang zum Konzernabschluss

SEITE 61 1. Berichtendes Unternehmen

SEITE 61 2. Grundlagen der Aufstellung

SEITE 62 3. Anwendung neuer und geänderter Standards

SEITE 62 4. Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsmethoden

SEITE 74 5. Erläuterungen zur Konzerngesamtergebnisrechnung

SEITE 78 6. Erläuterungen zur Konzernbilanz

SEITE 90 7. Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung

SEITE 91 8. Erläuterungen zur Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

SEITE 92 9. Finanzinstrumente

SEITE 103 10. Eventualverbindlichkeiten

SEITE 103 11. Geschäftssegmente

SEITE 104 12. Ergebnis je Aktie

SEITE 105 13. Angaben zu nahestehenden Unternehmen und Personen

SEITE 106 14. Honorare und Dienstleistungen des Abschlussprüfers

SEITE 106 15. Angaben zu Tochterunternehmen

SEITE 109 16. Ereignisse nach dem Berichtszeitraum

Konzernbilanz

zum

31. DEZEMBER 2025

<i>Aktiva</i>			
TEUR	Konzern- anhang	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Immaterielle Vermögenswerte	6.1	21.011	19.628
Sachanlagen	6.2, 6.3	156.508	143.801
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.6	449.279	292.442
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	6.7	7.372	6.384
Latente Steueransprüche	6.4	417	736
Langfristige Vermögenswerte		634.587	462.991
Vorräte	6.5	1.057.654	696.731
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	6.6	495.704	363.965
Steuererstattungsansprüche		3.668	5.411
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	6.7	2.023	2.414
Sonstige Vermögenswerte	6.8	72.339	63.597
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.9	603.970	613.378
Kurzfristige Vermögenswerte		2.235.357	1.745.496
Summe Aktiva		2.869.944	2.208.487

Konzernbilanz *Fortsetzung*

zum

31. DEZEMBER 2025

<i>Passiva</i>			
TEUR	Konzern- anhang	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Gezeichnetes Kapital	6.10	220.835	217.844
Kapitalrücklage	8	1.755.713	1.735.473
Sonstige Rücklagen	6.11, 8	57.374	63.894
Verlustvortrag		(1.326.387)	(1.404.336)
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		707.534	612.875
Nicht beherrschende Anteile		-	-
Eigenkapital		707.534	612.875
Finanzierungsverbindlichkeiten	6.13	1.323.295	867.251
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.3, 6.15	58.704	59.886
Rückstellungen	6.12	95	95
Sonstige Verbindlichkeiten	6.16	4.686	3.025
Latente Steuerschulden	6.4	-	-
Langfristige Schulden		1.386.780	930.257
Finanzierungsverbindlichkeiten	6.13	279.547	215.620
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.14	255.788	250.397
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	6.3, 6.15	36.807	32.533
Rückstellungen	6.12	25.821	21.712
Sonstige Verbindlichkeiten	6.16	161.464	140.038
Ertragsteuerverbindlichkeiten		16.204	5.055
Kurzfristige Schulden		775.630	665.355
Summe Schulden		2.162.410	1.595.612
Summe Passiva		2.869.944	2.208.487
Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.			

Konzerngesamtergebnisrechnung

für den Zeitraum

1. JANUAR - 31. DEZEMBER 2025

TEUR	Konzern- anhang	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Umsatzerlöse	5.1	8.172.616	6.271.911
davon Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden	5.1	8.111.507	6.237.337
davon Umsatzerlöse aus Zinsen	5.1	61.109	34.574
Materialaufwand	5.2	(7.181.976)	(5.547.187)
Rohergebnis		990.640	724.724
Sonstige betriebliche Erträge	5.3	19.771	13.861
Personalaufwand	5.4, 6.11	(377.788)	(304.760)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5.5	(459.195)	(346.850)
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)		173.427	86.975
Aufwand für Abschreibungen	6.1, 6.2	(55.428)	(44.925)
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		118.000	42.050
Zinserträge und sonstige Finanzerträge	5.6	7.354	8.984
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzierungsaufwendungen	5.6, 6.3	(29.969)	(24.500)
Sonstiges Finanzergebnis	5.6	(484)	(1.422)
Ergebnis vor Steuern		94.900	25.112
Ertragsteueraufwand	5.7	(16.951)	(4.218)
Konzernergebnis		77.949	20.894
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		77.949	20.894
Sonstiges Ergebnis			
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wurden oder anschließend umgegliedert werden können:			
Umrechnungsdifferenzen aus der Fremdwährungsumrechnung		(351)	(436)
Gewinn oder Verlust aus derivativen Finanzinstrumenten	9	1.239	(3.016)
Latente Steuern	9	-	143
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		888	(3.309)
Konzerngesamtergebnis		78.837	17.585
davon den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzurechnen		78.837	17.585
davon den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen		-	-
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	12	0,36	0,10
Ergebnis je Aktie (verwässert)	12	0,35	0,09

Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung

TEUR	Gezeichnetes Kapital			Sonstige Rücklagen			Verlustvortrag	Summe Eigentümer des Mutterunternehmens	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Ausstehende Aktien	Eigene Anteile	Kapitalrücklage	Übrige Rücklagen	Rücklagen aus Währungsumrechnungsdifferenzen	Rücklage für Sicherungsbeziehungen				
Konzernanhang	6.10, 6.11, 8		8	6.11, 8	8	8, 9			8, 9	
Stand 1.1.2025	217.146	698	1.735.473	69.924	(3.305)	(2.725)	(1.404.336)	612.875	-	612.875
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	77.949	77.949	-	77.949
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	(351)	1.239	-	888	-	888
Konzern-Gesamtergebnis	-	-	-	-	(351)	1.239	77.949	78.837	-	78.837
Anteilsbasierte Vergütung	231	(231)	-	15.822	-	-	-	15.822	-	15.822
Kapitalerhöhungen	2.991	-	20.240	(23.231)	-	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2025	220.368	467	1.755.713	62.515	(3.656)	(1.486)	(1.326.387)	707.534	-	707.534

TEUR	Gezeichnetes Kapital			Sonstige Rücklagen			Verlustvortrag	Summe Eigentümer des Mutterunternehmens	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Ausstehende Aktien	Eigene Anteile	Kapitalrücklage	Übrige Rücklagen	Rücklagen aus Währungsumrechnungsdifferenzen	Rücklage für Sicherungsbeziehungen				
Stand 1.1.2024	215.413	803	1.718.879	70.303	(2.870)	-	(1.425.230)	577.298	149	577.447
Konzernergebnis	-	-	-	-	-	-	20.894	20.894	-	20.894
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-	(435)	(2.874)	-	(3.309)	-	(3.309)
Konzern-Gesamtergebnis	-	-	-	-	(435)	(2.874)	20.894	17.585	-	17.585
Anteilsbasierte Vergütung	105	(105)	-	17.843	-	-	-	17.843	-	17.843
Kapitalerhöhungen	1.628	-	16.594	(18.222)	-	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	-	-	-	149	-	149	(149)	-
Stand 31.12.2024	217.146	698	1.735.473	69.924	(3.305)	(2.725)	(1.404.336)	612.875	-	612.875

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernkapitalflussrechnung

für den Zeitraum

1. JANUAR - 31. DEZEMBER 2025

TEUR	Konzern- anhang	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Konzernergebnis		77.949	20.894
Anpassungen für			
Aufwand für Abschreibungen	6.1, 6.2	55.428	44.925
Finanzergebnis	5.6	23.100	16.938
Ertragsteueraufwand	5.7	16.951	4.218
Veränderung der Rückstellungen		4.109	484
Aufwand aus anteilsbasierten Vergütungen	6.11	15.822	17.843
Verlust aus dem Abgang von Sachanlagevermögen		201	747
Sonstige nicht zahlungswirksame Effekte	7	35.032	22.942
Veränderung der betrieblichen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten			
Veränderung der betrieblichen Vermögenswerte		(704.999)	(435.256)
Veränderung der betrieblichen Verbindlichkeiten		40.217	104.671
Sonstige Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit			
Erhaltene Zinsen		7.354	8.984
Gezahlte Zinsen		(26.705)	(22.647)
Gezahlte Zinsen auf Leasingverbindlichkeit	6.3	(3.265)	(2.327)
Gezahlte Steuern		(4.262)	(2.141)
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit		(463.069)	(219.725)
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen		(22.288)	(15.880)
Auszahlungen für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte		(3.296)	(4.370)
Einzahlungen aus dem Verkauf von Sachanlagen		2.323	2.454
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		(23.262)	(17.796)
Einzahlungen aus der Aufnahme von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	1.278.469	1.347.944
Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7	(757.624)	(1.007.603)
Transaktionskosten in Bezug auf Aufnahme von Krediten sowie Zahlungen für Abschluss von Derivaten		(1.848)	(2.786)
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	6.3, 7	(42.072)	(34.828)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		476.924	302.727
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		(9.408)	65.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn der Periode		613.378	548.172
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Periode	6.9	603.970	613.378

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernanhang

zum Konzernabschluss per
31. Dezember 2025

1. Berichtendes Unternehmen

Die AUTO1 Group (im Folgenden auch "AUTO1" oder "Konzern" genannt) besteht aus der Muttergesellschaft AUTO1 Group SE, München, Deutschland (im Folgenden auch "AUTO1 SE" oder "Gesellschaft" genannt), und ihren direkten und indirekten Tochterunternehmen. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Handelsregisternummer 241031B eingetragen. Die Adresse der Gesellschaft lautet Bergmannstraße 72, 10961 Berlin, Deutschland.

Die AUTO1 Group betreibt einen europaweit aktiven Online-Marktplatz für den An- und Verkauf von Gebrauchtwagen an Händler und Privatkunden und ist in über 30 europäischen Ländern tätig. Im Jahr 2025 verkaufte AUTO1 Fahrzeuge an mehr als 54.000 Händler. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2025 über 840.000 Fahrzeuge durch AUTO1 verkauft.

2. Grundlagen der Aufstellung

2.1 Grundlagen der Rechnungslegung

Der Vorstand der AUTO1 hat den vorliegenden Konzernabschluss der AUTO1 Group zum und für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards ("IFRS") und den vom IFRS Interpretations Committee (IFRIC) herausgegebenen Interpretationen, wie sie von der Europäischen Union ("EU") übernommen wurden und in der EU anzuwenden sind, aufgestellt.

Der Konzernabschluss der AUTO1 Group für das Geschäftsjahr zum 31. Dezember 2025 enthält gemäß § 315e des Handelsgesetzbuchs ("HGB") auch zusätzliche Angaben, die auf den Anforderungen des deutschen Handelsrechts beruhen.

Der Konzernabschluss wird in Euro, der gleichzeitig die funktionale Währung der Muttergesellschaft ist, aufgestellt. Alle Beträge werden in Tausend Euro (TEUR) angegeben, sofern nicht anders vermerkt. Bei der Summierung von Einzelbeträgen oder Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz, die Konzerngesamtergebnisrechnung bestehend aus Konzern-Gewinn und Verlustrechnung sowie sonstigem Ergebnis, die

Konzernkapitalflussrechnung, die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und den Konzernanhang zum Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2025 sowie Vergleichszahlen für das am 31. Dezember 2024 endende Geschäftsjahr.

Der Konzernabschluss wurde am 24. März 2026 vom Vorstand der AUTO1 Group SE aufgestellt und unmittelbar dem Aufsichtsrat zur Billigung vorgelegt.

2.2 Bewertungsgrundlagen

Der Konzernabschluss wurde grundsätzlich nach dem Anschaffungs- bzw. Herstellungskostenprinzip (historische Kosten) aufgestellt. Ausnahmen davon sind die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen, von zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie die Bewertung von derivativen finanziellen Instrumenten.

2.3 Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Aufstellung des Konzernabschlusses in Übereinstimmung mit den IFRS erfordert vom Vorstand Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen, die sich auf die Anwendung der Rechnungslegungsgrundsätze und die ausgewiesenen Beträge von Vermögenswerten, Verbindlichkeiten, Erträgen und Aufwendungen auswirken. Die tatsächlichen Ergebnisse können von diesen Schätzungen in Einzelfällen abweichen.

Schätzungen und zugrunde liegende Annahmen werden laufend überprüft. Überarbeitungen von Schätzungen werden prospektiv erfasst.

Die nachstehenden Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen haben bei der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen die größten Auswirkungen auf die im Konzernabschluss ausgewiesenen Beträge:

- Die Bewertung des Vorratsvermögens (Anhangangabe 4.7)
- Die Bewertung der Forderungen aus dem Ratenkaufprogramm und dem Merchant Financing Programm (Anhangangabe 4.8)

Bei den folgenden Schätzungen und Annahmen besteht ein Risiko, dass sie zu wesentlichen Anpassungen innerhalb des nächsten Geschäftsjahres führen:

- Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes der anteilsbasierten Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente (Anhangangabe 6.11)

3. Anwendung neuer und geänderter Standards

Grundsätzlich wendet AUTO1 neue und überarbeitete IFRS-Vorschriften erst ab dem Zeitpunkt an, zu dem sie verpflichtend anzuwenden sind. Der Konzern hat in der jährlichen Berichtsperiode ab 1. Januar 2025 die folgenden Standards und Änderungen erstmalig angewandt:

- Änderungen an IAS 21: Klarstellungen bei mangelnder Umtauschbarkeit von Währungen

Die oben aufgelisteten Änderungen hatten keine Auswirkung auf Vorjahresangaben oder im laufenden Jahr erfasste Beträge und es wird derzeit davon ausgegangen, dass sie keinen wesentlichen Einfluss auf zukünftige Berichtsperioden haben werden.

Verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen wurden veröffentlicht, sind jedoch für Berichtsperioden zum 31. Dezember 2025 nicht verpflichtend und wurden vom Konzern nicht vorzeitig angewendet. Der Konzern betrachtet die Auswirkungen der neuen Regelungen, mit Ausnahme der Regelungen des IFRS 18: Darstellung und Angaben im Abschluss, als nicht wesentlich für die laufende oder zukünftige Berichtsperiode.

IFRS 18 wird IAS 1: Darstellung des Abschlusses ersetzen und ist in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen. Unternehmen werden verpflichtet, alle Erträge und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung in fünf Kategorien einzuteilen: die betriebliche Kategorie, die Investitions-Kategorie, die Finanzierungs-Kategorie, die Ertragsteuer-Kategorie und die Kategorie für aufgegebene Geschäftsbereiche. Unternehmen werden auch verpflichtet, zwei neu definierte Zwischensummen „Betriebsergebnis“ und „Ergebnis vor Finanzierung und Ertragsteuern“ darzustellen. Das Periodenergebnis der Unternehmen wird sich nicht ändern. Bestimmte unternehmensindividuelle Leistungskennzahlen (sogenannte Management-defined Performance Measures, MPMs) werden in einer gesonderten Anhangangabe im Abschluss angegeben. Darüber hinaus werden alle Unternehmen verpflichtet, das Betriebsergebnis als Startpunkt für die Kapitalflussrechnung zu verwenden, wenn sie den Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit nach der indirekten Methode darstellen. AUTO1 bewertet zurzeit die

möglichen Auswirkungen des neuen Standards, insbesondere im Hinblick auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Kapitalflussrechnung und die zusätzlichen Angabepflichten für MPMs.

AUTO1 analysiert die Auswirkungen des IFRS 18 auf den Konzernabschluss und wird den neuen Standard für Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen, rückwirkend anwenden. Dabei wird insbesondere erwartet, dass im Zusammenhang mit den neuen Anforderungen zur Berichterstattung von Management Performance Measures das MPM „Adjusted EBITDA“ künftig in den Konzernabschluss eingeführt und entsprechend dargestellt wird.

4. Zusammenfassung der wesentlichen Rechnungslegungsmethoden

Die unten aufgeführten Rechnungslegungsgrundsätze wurden von den Konzerngesellschaften für alle in diesem Konzernabschluss dargestellten Zeiträume einheitlich angewendet.

4.1 Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden als kurzfristig eingestuft, wenn sie voraussichtlich innerhalb eines Jahres realisiert oder beglichen werden. Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

4.2 Konsolidierungsgrundlagen

In den Konzernabschluss werden die AUTO1 Group SE und ihre Tochterunternehmen, über die die AUTO1 Group SE mittel- oder unmittelbar Beherrschung ausübt, einbezogen. Der Konsolidierungskreis umfasst neben der AUTO1 Group SE derzeit 68 (2024: 62) Tochterunternehmen. Der Konzernabschluss umfasst die Abschlüsse der Tochterunternehmen ab dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung beginnt, bis zum Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Die AUTO1 Group SE beherrscht ein Tochterunternehmen, wenn sie die Verfügungsgewalt über das Tochterunternehmen besitzt, eine Chance bzw. ein Risiko im Hinblick auf die variablen Rückflüsse aus dem Tochterunternehmen hat und in der Lage ist, die Höhe der variablen Rückflüsse auf der Grundlage von Stimm- oder anderen Rechten zu beeinflussen.

Die Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen, die in den Konzernabschluss einbezogen werden, werden zum Berichtsstichtag des Konzernabschlusses und nach

einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Transaktionen zwischen konsolidierten Unternehmen werden im Laufe des Konsolidierungsprozesses eliminiert. Änderungen der Kapitalbeteiligungen an Tochterunternehmen des Konzerns, die die prozentuale Beteiligung der Muttergesellschaft ohne Verlust der Beherrschung verringern oder erhöhen, werden als Eigenkapitaltransaktionen zwischen Eigentümern erfasst.

4.3 Fremdwährungsumrechnung

Funktionale und Berichtswährung

Die in den Abschlüssen der einzelnen Unternehmen des Konzerns enthaltenen Posten werden unter Verwendung der Währung des primären wirtschaftlichen Umfelds, in dem das Unternehmen tätig ist (die „funktionale Währung“), bewertet. Der Konzernabschluss wird in Euro, der Berichtswährung der AUTO1 Group SE, aufgestellt.

Transaktionen und Salden

Transaktionen in Fremdwährungen werden mit dem Wechselkurs der funktionalen Währung zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Wechselkursgewinne und -verluste, die sich aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Umrechnung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen zu den Wechselkursen am Jahresende ergeben, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Konzerngesellschaften

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von ausländischen Geschäftsbetrieben (von denen keiner die Währung eines Hochinflationslandes hat), deren funktionale Währung von der Berichtswährung abweicht, wird wie folgt in die Berichtswährung umgerechnet:

- Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Schlusskurs am jeweiligen Bilanzstichtag umgerechnet;
- die Erträge und Aufwendungen werden zu den durchschnittlichen Wechselkursen umgerechnet (es sei denn, dies ist keine vernünftige Annäherung an die kumulative Wirkung der an den Transaktionszeitpunkten geltenden Kurse; in diesem Fall werden Erträge und Aufwendungen zu den Zeitpunkten der Transaktionen umgerechnet), und
- alle sich daraus ergebenden Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis erfasst.

Der Euro ist die funktionale Währung der Unternehmen im Konsolidierungskreis, die primär im europäischen Währungsraum geschäftlich tätig sind.

Die wichtigsten Umrechnungseffekte resultieren aus ausländischen Geschäftsbetrieben mit den folgenden funktionalen Währungen:

Fremdwährung pro EUR	Schlusskurs zum		Durchschnittskurs für das Geschäftsjahr	
	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	2025	2024
SEK	10,82	11,50	11,06	11,43
PLN	4,22	4,28	4,24	4,31

4.4 Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte werden beim Erstansatz zu Anschaffungs- und Herstellungskosten bewertet und anschließend über die Nutzungsdauer von 3 bis 16 Jahren linear abgeschrieben.

Entwicklungsausgaben werden nur aktiviert, wenn sie verlässlich bewertet werden können, das Produkt oder das Verfahren technisch und kommerziell geeignet ist, ein künftiger wirtschaftlicher Nutzen wahrscheinlich ist und der Konzern sowohl beabsichtigt als auch über genügend Ressourcen verfügt, die Entwicklung abzuschließen und den Vermögenswert zu nutzen. Sonstige Entwicklungsausgaben werden im Gewinn oder Verlust erfasst, sobald sie anfallen. Aktivierte Entwicklungsausgaben werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich kumulierter Amortisationen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet. Zusätzlich zur planmäßigen Abschreibung wird eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt, wenn es relevante Ereignisse oder Änderungen der Umstände gibt, die auf eine mögliche Wertminderung der immateriellen Vermögenswerte hindeuten, und bei Bedarf eine Wertminderung verbucht.

4.5 Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und Wertminderungsverluste angesetzt. Die Anschaffungskosten von Sachanlagen bestehen aus direkt der Anschaffung zurechenbaren Aufwendungen, die anfallen, um die Anlage in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Nachträgliche Anschaffungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungskosten des Vermögenswerts oder gegebenenfalls als separater Vermögenswert erfasst,

wenn es wahrscheinlich ist, dass der Konzern den zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen behält und die Kosten des Vermögenswertes zuverlässig bestimmt werden können. Alle anderen Ausgaben (z. B. für laufende Reparatur- und Instandhaltungskosten) werden als Aufwand in der Periode berücksichtigt, in der sie anfallen.

Die Abschreibung von Sachanlagen wird auf linearer Basis über die folgenden Nutzungsdauern berechnet:

Sachanlagen	Durchschnittliche Nutzungsdauer
Gebäude	5 - 15 Jahre
Sonstige Betriebs- und Büroausstattung	3 - 13 Jahre
Autohero Lieferwagenflotte	10 Jahre
Autotransporterflotte	10 Jahre

Zusätzlich zur planmäßigen Abschreibung wird eine Werthaltigkeitsprüfung durchgeführt, wenn es relevante Ereignisse oder Änderungen der Umstände gibt, die auf eine mögliche Wertminderung der Sachanlagen hindeuten, und bei Bedarf eine Wertminderung verbucht.

Sachanlagen werden entweder zum Zeitpunkt der Veräußerung ausgebucht oder wenn festgestellt wird, dass kein wirtschaftlicher Nutzen mehr aus diesen Posten erwächst. Gewinne oder Verluste aus Veräußerungen oder Stilllegungen werden in der Periode, in der sie anfallen, erfolgswirksam erfasst.

Die Restbuchwerte und die geschätzte Nutzungsdauer sowie die Abschreibungsmethoden werden jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst.

Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen werden unter Sachanlagen ausgewiesen.

4.6 Leasingverhältnisse

Ein Vertrag ist ein oder enthält ein Leasingverhältnis, wenn er ein Recht auf die Kontrolle der Nutzung eines identifizierten Vermögenswertes für einen bestimmten Zeitraum gegen Entgelt überträgt. Im Konzern beziehen sich solche Verträge vor allem auf das Leasing von Immobilien und Fahrzeugen, bei denen ein Konzernunternehmen als Leasingnehmer auftritt. Diese Verträge werden als Nutzungsrechte („Right-of-Use Assets“) unter den Sachanlagen und als Leasingverbindlichkeiten unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeit wird beim Erstansatz zum Barwert der zum Zeitpunkt des Leasingbeginns nicht gezahlten Leasingzahlungen bewertet, die mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz („Incremental Borrowing Rate“) des Konzerns abgezinst werden. Bei der Folgebewertung wird der Betrag der Leasingverbindlichkeit um den Zinsaufwand für die Leasingverbindlichkeit erhöht und um die geleisteten Leasingzahlungen verringert. Die Leasingverbindlichkeit wird neu bewertet, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen aufgrund einer Änderung eines Index oder Zinssatzes ändern, wenn sich die Schätzung des Betrags ändert, der im Rahmen einer etwaigen Restwertgarantie voraussichtlich zu zahlen ist, oder wenn sich die Einschätzung ändert, ob eine Kauf- oder Verlängerungsoption mit hinreichender Sicherheit ausgeübt wird oder eine Kündigungsoption mit hinreichender Sicherheit nicht ausgeübt wird. Leasingzahlungen in Bezug auf den Tilgungsanteil der Leasingverbindlichkeit werden in der Kapitalflussrechnung unter dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Das Nutzungsrecht wird beim Erstansatz mit den Anschaffungskosten bewertet, die sich aus dem Betrag der Leasingverbindlichkeit, den vor oder zu Beginn des Leasingvertrags geleisteten Zahlungen, den Wiederherstellungskosten und den anfänglichen direkten Kosten zusammensetzen, abzüglich erhaltener Anreize bei Vertragsabschluss, und bei Folgebewertungen zu fortgeführten Anschaffungskosten, d. h. abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger Wertminderungen und bereinigt um bestimmte Neubewertungen der Leasingverbindlichkeit.

Wenn eine geleaste Immobilie untervermietet wird, werden die Unter-Leasingverträge entweder als Operating-Leasingverhältnis oder als Finanzierungsleasing eingestuft, wobei die Übertragung von Risiken und Nutzen in Bezug auf das Nutzungsrecht aus dem Haupt-Leasingvertrag bewertet wird.

Der Konzern hat bei der Bestimmung der Laufzeit einiger Leasingverträge, bei denen er als Leasingnehmer auftritt und die Verlängerungsoptionen enthalten, Ermessensentscheidungen vorgenommen. Das Ermessen hinsichtlich der Frage, ob der Konzern mit angemessener Sicherheit solche Optionen ausüben wird, wirkt sich auf die Laufzeit des Leasingvertrages aus und damit auf die Höhe der ausgewiesenen Leasingverbindlichkeiten und Nutzungsrechte.

4.7 Vorräte

Die Vorräte des Konzerns bestehen insbesondere aus Gebrauchtwagen. Vorräte werden mit dem niedrigeren Wert

aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem Nettoveräußerungswert bewertet. Die Anschaffungskosten für den Fahrzeugbestand werden durch Einzelbewertung („specific identification“) ermittelt. Des Weiteren werden intern und extern bezogene Fahrzeugaufbereitungskosten aktiviert. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte Verkaufspreis abzüglich ggf. noch anfallender Kosten für Aufbereitung und Reparatur sowie der Kosten für die Veräußerung der Fahrzeuge. Die Verkaufspreise werden aus historischen Daten und Trends, wie z. B. Verkaufspreis und Lagerumschlagzeiten ähnlicher Fahrzeuge, abgeleitet. In jedem Berichtszeitraum verbucht der Konzern im Materialaufwand alle notwendigen Anpassungen, um den Fahrzeugbestand zum niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten oder dem Nettoveräußerungswert auszuweisen. Falls sich die geschätzten Autoverkaufspreise erheblich ändern oder die Nachfrage nach Gebrauchtwagen zurückgeht, könnten erhebliche Anpassungen erforderlich werden, um die Vorräte zum Nettoveräußerungswert auszuweisen.

Bei der Bewertung des Vorratsvermögens teilt der Konzern die Fahrzeuge in Cluster ein, welche anhand des Einkaufslandes, der Kraftstoffart, der Verweildauer im Bestand und des Kaufpreises bestimmt werden. Für die jeweiligen Cluster ermittelt der Konzern die potenziell erzielbaren Margen anhand von historischen sowie aktuellen Ist-Daten. Ergibt sich aus der Analyse eine negative Marge, die auf einen potenziellen Verlust hindeutet bzw. auf einen tatsächlichen Wertverlust schließen lässt, da das Fahrzeug zum Bewertungszeitpunkt bereits mit einer negativen Marge veräußert wurde, wird eine Anpassung vorgenommen. Die Wertminderung berücksichtigt ebenfalls zum Stichtag bestehende Unsicherheiten hinsichtlich eventuell eintretender negativer Verkaufspreisauswirkungen. Zusätzlich werden Kosten für die Aufbereitung berücksichtigt, welche überwiegend Fahrzeuge des Retailgeschäfts betreffen.

4.8 Finanzinstrumente

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und ausgegebene Schuldinstrumente werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie entstanden sind, angesetzt. Alle anderen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden erstmals am Handelstag erfasst, wenn das Unternehmen Vertragspartei nach den Vertragsbestimmungen des Instruments geworden ist.

Finanzielle Vermögenswerte

Erstmalige Bewertung von finanziellen Vermögenswerten

Beim Erstansatz bewertet der Konzern einen finanziellen Vermögenswert zu seinem beizulegenden Zeitwert

zuzüglich – im Falle von finanziellen Vermögenswerten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden – der Transaktionskosten, die direkt dem Erwerb des finanziellen Vermögenswertes zugeordnet werden können. Die Transaktionskosten eines finanziellen Vermögenswertes, der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, werden im Gewinn oder Verlust erfasst. Eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen ohne signifikante Finanzierungs Komponente wird beim Erstansatz zum Transaktionspreis bewertet.

Klassifizierung von finanziellen Vermögenswerten

Bei der erstmaligen Erfassung wird ein finanzieller Vermögenswert wie folgt eingestuft und bewertet:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten
- FVOCI-Schuldinstrumente (Investments in Schuldinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert mit Änderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden)
- FVOCI-Eigenkapitalinstrumente (Investments in Eigenkapitalinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert mit Änderungen im sonstigen Ergebnis bewertet werden)
- FVTPL (zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Gewinn oder Verlust)

Finanzielle Vermögenswerte werden nach der erstmaligen Erfassung nicht reklassifiziert, es sei denn, der Konzern ändert sein Geschäftsmodell zur Steuerung der finanziellen Vermögenswerte. In diesem Fall werden alle betroffenen finanziellen Vermögenswerte am ersten Tag der Berichtsperiode reklassifiziert, die auf die Änderung des Geschäftsmodells folgt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind und der finanzielle Vermögenswert nicht als FVTPL designiert wurde:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Ein Schuldinstrument wird zu FVOCI designiert, wenn beide der folgenden Bedingungen erfüllt sind und das Schuldinstrument nicht als FVTPL designiert wurde:

- Das Schuldinstrument wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung sowohl im Halten finanzieller Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme als auch im Verkauf finanzieller Vermögenswerte besteht, und
- die Vertragsbedingungen führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Beim erstmaligen Ansatz eines Eigenkapitalinstruments, das nicht zu Handelszwecken gehalten wird, kann der Konzern unwiderruflich wählen, Folgeänderungen im beizulegenden Zeitwert des Investments im sonstigen Ergebnis auszuweisen. Diese Wahl wird einzelfallbezogen für jedes Investment getroffen.

Alle finanziellen Vermögenswerte, die nicht zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVOCI bewertet werden, werden zu FVTPL bewertet. Bei der erstmaligen Erfassung kann der Konzern unwiderruflich entscheiden, finanzielle Vermögenswerte, die ansonsten die Bedingungen für die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zu FVOCI erfüllen, zu FVTPL zu designieren, wenn dies dazu führt, ansonsten auftretende Rechnungslegungsanomalien („accounting mismatch“) zu beseitigen oder signifikant zu verringern.

Innerhalb der AUTO1 Group bestehen die finanziellen Vermögenswerte aus den Posten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere finanzielle Vermögenswerte, darunter derivative Finanzinstrumente.

Finanzielle Vermögenswerte – Einschätzung des Geschäftsmodells

Der Konzern trifft eine Einschätzung hinsichtlich der Ziele des Geschäftsmodells, in dem der finanzielle Vermögenswert gehalten wird, auf einer Portfolio-Ebene, da dies die Art, wie das Geschäft gesteuert und Informationen an das Management gegeben werden, am besten widerspiegelt. Die zu berücksichtigenden Informationen schließen ein:

- die angegebenen Richtlinien und Ziele für das Portfolio und die Durchführung dieser Richtlinien in der Praxis; hier kommt es darauf an, ob die Strategie des Managements darauf ausgerichtet ist, die vertraglichen Zahlungsströme

zu vereinnahmen, ein bestimmtes Zinssatzprofil beizubehalten, die Laufzeit eines finanziellen Vermögenswertes mit der Laufzeit einer damit verbundenen Verbindlichkeit oder den erwarteten Mittelabflüssen abzustimmen oder Zahlungsströme durch den Verkauf der Vermögenswerte zu realisieren,

- wie die Ergebnisse des Portfolios ausgewertet und an das Konzernmanagement berichtet werden,
- die Risiken, die sich auf die Ergebnisse des Geschäftsmodells (und der nach diesem Geschäftsmodell gehaltenen finanziellen Vermögenswerte) auswirken und wie diese Risiken gesteuert werden,
- wie die Manager vergütet werden – zum Beispiel, ob die Vergütung auf dem beizulegenden Zeitwert der verwalteten Vermögenswerte oder auf den vereinnahmten vertraglichen Zahlungsströmen basiert – und
- Häufigkeit, Umfang und Zeitpunkt von Verkäufen finanzieller Vermögenswerte in vorherigen Perioden und die Erwartungen über zukünftige Verkaufsaktivitäten.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten oder verwaltet werden und deren Wertentwicklung anhand des beizulegenden Zeitwertes beurteilt wird, werden zu FVTPL bewertet.

Einschätzung, ob die vertraglichen Zahlungsströme ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen sind

Für Zwecke dieser Einschätzung ist der „Kapitalbetrag“ definiert als beizulegender Zeitwert des finanziellen Vermögenswertes beim erstmaligen Ansatz. „Zins“ ist definiert als Entgelt für den Zeitwert des Geldes und für das Ausfallrisiko, das mit dem über einen bestimmten Zeitraum ausstehenden Kapitalbetrag verbunden ist, sowie für andere grundlegende Kreditrisiken, Kosten (zum Beispiel Liquiditätsrisiko und Verwaltungskosten) und eine Gewinnmarge.

Bei der Einschätzung, ob die vertraglichen Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen auf den Kapitalbetrag sind, berücksichtigt der Konzern die vertraglichen Vereinbarungen des Instruments. Dies verlangt eine Einschätzung, ob der finanzielle Vermögenswert eine vertragliche Vereinbarung enthält, die den Zeitpunkt oder den Betrag der vertraglichen Zahlungsströme ändern könnte, sodass diese nicht mehr diese Bedingungen erfüllen. Bei der Beurteilung berücksichtigt der Konzern:

- bestimmte Ereignisse, die den Betrag oder den Zeitpunkt der Zahlungsströme ändern würden,
- Bedingungen, die den Zinssatz, inklusive variabler Zinssätze, anpassen würden,
- vorzeitige Rückzahlungs- und Verlängerungsmöglichkeiten und
- Bedingungen, die den Anspruch des Konzerns auf Zahlungsströme eines speziellen Vermögenswertes einschränken (zum Beispiel kein Rückgriffsrecht).

Eine vorzeitige Rückzahlungsmöglichkeit steht im Einklang mit dem Kriterium der ausschließlichen Zins- und Tilgungszahlungen, wenn der Betrag der vorzeitigen Rückzahlung im Wesentlichen nicht geleistete Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag umfasst, wobei ein angemessenes Entgelt für die vorzeitige Beendigung des Vertrages enthalten sein kann.

Zusätzlich wird eine Bedingung für einen finanziellen Vermögenswert, der gegen einen Auf- oder Abschlag gegenüber dem vertraglichen Nennbetrag erworben worden ist, die es erlaubt oder erfordert, eine vorzeitige Rückzahlung zu einem Betrag, der im Wesentlichen den vertraglichen Nennbetrag plus aufgelaufener (jedoch nicht gezahlter) Vertragszinsen (die ein angemessenes Entgelt für die vorzeitige Beendigung des Vertrages beinhalten können) darstellt, zu leisten, als im Einklang mit dem Kriterium behandelt, sofern der beizulegende Zeitwert der vorzeitigen Rückzahlungsmöglichkeit zu Beginn nicht signifikant ist.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen alle bargeldbezogenen Vermögenswerte, die zum Zeitpunkt des Erwerbs oder der Investition eine Restlaufzeit von weniger als drei Monaten haben. Zu den Zahlungsmitteln gehören hauptsächlich Bankguthaben und der Kassenbestand. Der Zahlungsmittelbestand enthält Barmittel, die Verfügungsbeschränkungen unterliegen und die gehalten werden, um kurzfristigen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Diese Barmittel resultieren bei AUTO1 insbesondere aus den abgeschlossenen ABS-Facilities. Die Zahlungsmitteläquivalente können Schecks und Termingelder beinhalten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten

Der Konzern bilanziert Wertberichtigungen für erwartete Kreditverluste (ECL) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die im Geschäftsjahr vom Konzern erfassten Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Ratenkäufen und dem Merchant Financing-Programm sowie anderen Forderungen gegenüber Händlern. Auf Bankguthaben wird kein erwarteter Kreditverlust vorgenommen, da AUTO1 ausschließlich Geschäftsbeziehungen zu Hausbanken mit sehr guter Bonität unterhält.

Bei der Festlegung, ob das Ausfallrisiko eines finanziellen Vermögenswertes seit der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist, und bei der Schätzung von erwarteten Kreditverlusten berücksichtigt der Konzern angemessene und belastbare Informationen, die relevant und ohne unangemessenen Zeit- und Kostenaufwand verfügbar sind. Dies umfasst sowohl quantitative als auch qualitative Informationen und Analysen, die auf vergangenen Erfahrungen des Konzerns und fundierten Einschätzungen, inklusive zukunftsgerichteter Informationen, beruhen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen der ABS-Facilities und Public ABS-Notes verbrieft sind, werden von AUTO1 weiterhin bilanziert, da die wesentlichen Chancen und Risiken aus diesen Forderungen bei AUTO1 verbleiben. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die Einbringlichkeit als gering eingestuft wird (z. B. bei Insolvenz des Händlers), gelten als uneinbringlich. Solche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden abgeschrieben. Der Bruttobuchwert solcher Forderungen wird um den entsprechenden zuvor auf dem Wertberichtigungskonto verbuchten Betrag vermindert. Abgeschriebene Forderungen können im Einklang mit den Mahnverfahren des Konzerns weiterhin eingezogen werden.

Im Merchantgeschäft sieht der Konzern - abgesehen von den Forderungen aus dem Merchant Financing Programm - kein wesentliches Ausfallrisiko für die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die den Fahrzeugverkauf betreffen, da die tatsächliche Rechnungsstellung erst zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt und nach Zahlungseingang das Fahrzeug an den Händler übergeben wird. Bis zum Zeitpunkt des Zahlungseingangs für die Forderungen hat der Konzern eine Zahlungsaufforderung gegenüber den Händlern, der eine Vertragsverbindlichkeit

des Konzerns zur Erfüllung seiner Verpflichtung zur Übergabe des Fahrzeugs bei Zahlungseingang gegenübersteht. Die Ermittlung der Wertminderungen auf Forderungen aus dem Merchant Financing Programm erfolgt nach dem vereinfachten Verfahren.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten zu einem wesentlichen Teil Forderungen aus dem Retailgeschäft, welche im Rahmen des Ratenkaufforderungsprogramms mit den Endkunden abgeschlossen wurden.

Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste (ECL) für Ratenkaufforderungen erfolgt in zwei Stufen:

- Für Ratenkaufforderungen, bei denen sich seit dem Erstantritt das Kreditrisiko nicht signifikant erhöht hat, erfasst der Konzern Kreditverluste, die die Ausfälle während der Laufzeit darstellen, die sich bei einem Ausfall in den 12 Monaten nach dem Berichtsstichtag ergeben würden.
- Bei Ratenkaufforderungen, bei denen das Kreditrisiko seit dem Erstantritt erheblich zugenommen hat, wird eine Wertberichtigung für Kreditverluste auf Grundlage der über die Restlaufzeit des jeweiligen Ratenkaufvertrags erwarteten Ausfallwahrscheinlichkeit vorgenommen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Erstmalige Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden beim Erstantritt zum beizulegenden Zeitwert erfasst. Bei finanziellen Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet sind, erfolgt der Abzug der direkt zurechenbaren Transaktionskosten.

Klassifizierung von finanziellen Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten werden entweder als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete oder als zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente klassifiziert. Finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, soweit sie nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden müssen. Wenn zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten eingebettete Derivate enthalten, die nicht eng mit dem Basisinstrument verbunden sind, werden diese eingebetteten Derivate getrennt und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst.

Zinsaufwendungen für finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet sind, werden im Gewinn oder Verlust nach der Effektivzinsmethode erfasst.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfassen Beträge, die dem Konzern vor dem Ende des Geschäftsjahres in Rechnung gestellt wurden, jedoch noch nicht beglichen sind. Diese Verbindlichkeiten sind in der Regel unbesichert und werden üblicherweise innerhalb von 30 Tagen nach ihrer Erfassung bezahlt. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten werden als kurzfristige Schulden klassifiziert, es sei denn, die Fälligkeit der Zahlung liegt mehr als zwölf Monate nach dem Ende des Berichtszeitraums. Vertragsverbindlichkeiten werden innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Finanzierungsverbindlichkeiten werden bei der erstmaligen Erfassung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich entstandener Transaktionskosten ausgewiesen. Finanzierungsverbindlichkeiten werden in der Folgebewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Etwaige Differenzbeträge zwischen dem Auszahlungsbetrag (abzüglich Transaktionskosten) und dem Rückzahlungsbetrag werden anhand der Effektivzinsmethode erfolgswirksam über die Laufzeit der Kredite erfasst. Gebühren und direkt zurechenbare Ausgaben, die bei der Einrichtung von Kreditfazilitäten gezahlt werden, werden in dem Maße im Aufwand erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass die Fazilität ganz oder teilweise in Anspruch genommen wird. In diesem Fall wird die Gebühr über die Dauer der Kreditfazilität verteilt. Wenn zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzierungsverbindlichkeiten eingebettete Derivate enthalten, die nicht eng mit dem Basisinstrument verbunden sind, werden diese eingebetteten Derivate getrennt und erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Finanzierungsverbindlichkeiten werden aus der Bilanz ausgebucht, wenn die im Vertrag festgelegte Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder abgelaufen ist.

Finanzierungsverbindlichkeiten werden als kurzfristig eingestuft, es sei denn, der Konzern verfügt über ein uneingeschränktes Recht, die Rückzahlung der Verbindlichkeit um mindestens zwölf Monate nach dem Berichtszeitraum aufzuschieben.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

Die AUTO 1 Group hält derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken, die sich aus der Refinanzierung des Ratenkaufportfolios ergeben. Beim erstmaligen Ansatz und im Rahmen der

Folgebewertung werden Derivate mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet.

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich als Sicherungsinstrumente designed, um Schwankungen in Zahlungsströmen, die aus Zinssatzänderungen resultieren, abzusichern. Zu Beginn der designeden Sicherungsbeziehung werden die Risikomanagementziele und -strategien, die hinsichtlich der Absicherung verfolgt werden, dokumentiert. Darüber hinaus erfolgt eine Dokumentation der wirtschaftlichen Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument und der Erwartung, dass sich Veränderungen der Zahlungsströme des gesicherten Grundgeschäfts und des Sicherungsinstruments kompensieren.

Absicherung von Zahlungsströmen

Wenn ein Derivat (derzeit Zinsswaps) als ein Instrument zur Absicherung von Zahlungsströmen (Cash Flow Hedge) designed ist, wird der wirksame Teil der Änderungen des beizulegenden Zeitwertes im sonstigen Ergebnis erfasst und kumuliert in die Rücklage für Sicherungsbeziehungen eingestellt. Der wirksame Teil der Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, der im sonstigen Ergebnis erfasst wird, ist begrenzt auf die kumulierte Änderung des beizulegenden Zeitwertes des gesicherten Grundgeschäfts (berechnet auf Basis des Barwertes) seit Absicherungsbeginn. Ein unwirksamer Teil der Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes des Sicherungsinstruments wird unmittelbar im Gewinn oder Verlust erfasst.

Bei Verwendung von Optionen (z. B. Zinsscaps) erfasst der Konzern nur die Veränderung im beizulegenden Zeitwert des inneren Werts als Sicherungsinstrument in der Absicherung von Zahlungsströmen. Die Veränderung im beizulegenden Zeitwert des Zeitwertes wird separat als Kosten der Sicherungsbeziehung bilanziert und in eine Rücklage für Kosten der Absicherung im Eigenkapital eingestellt.

Wenn die Absicherung nicht mehr die Kriterien für die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften erfüllt oder das Sicherungsinstrument verkauft wird, ausläuft, beendet oder ausgeübt wird, wird die Bilanzierung der Sicherungsbeziehung prospektiv beendet. Wenn die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen zur Absicherung von Zahlungsströmen beendet wird, verbleibt der Betrag, der in die Rücklage für Sicherungsbeziehungen eingestellt worden ist, im Eigenkapital, bis dieser Betrag in dem Zeitraum oder den Zeiträumen in den Gewinn oder Verlust umgegliedert wird, in dem bzw. in denen die abgesicherten

erwarteten zukünftigen Zahlungsströme den Gewinn oder Verlust beeinflussen.

Falls nicht mehr erwartet wird, dass die abgesicherten zukünftigen Zahlungsströme eintreten, werden die Beträge, die in die Rücklage für Sicherungsbeziehungen und die Rücklage für Kosten der Absicherung eingestellt worden sind, unmittelbar in den Gewinn oder Verlust umgegliedert.

4.9 Rückstellungen

Rückstellungen werden für gegenwärtige faktische Verpflichtungen aus vergangenen Ereignissen gebildet, die wahrscheinlich zu einem Mittelabfluss führen werden, wenn eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtungen möglich ist.

Wird der Mittelabfluss zur Tilgung einer Rückstellung nach Ablauf eines Jahres erwartet, wird die Rückstellung zum Barwert des erwarteten Mittelabflusses erfasst. Erstattungsforderungen von Dritten werden in der Bilanz separat ausgewiesen, wenn deren Realisierung so gut wie sicher ist.

Eine Rückstellung für Gewährleistungen wird erfasst, sobald die zugrunde liegenden Fahrzeuge verkauft werden. Die Rückstellung basiert auf historischen Gewährleistungsdaten unter Berücksichtigung von zukünftigen Kostensteigerungen.

4.10 Leistungen an Arbeitnehmer

Verbindlichkeiten für Löhne und Gehälter, einschließlich nicht-monetärer Leistungen und Urlaubsansprüche, die voraussichtlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende der Periode, in der die Mitarbeiter die entsprechenden Leistungen erbringen, vollständig beglichen werden, werden zum Ende der Berichtsperiode erfasst. Sie werden mit den Beträgen bewertet, die bei der Begleichung der Verbindlichkeiten voraussichtlich gezahlt werden. Diese Verbindlichkeiten werden in der Bilanz unter den sonstigen Verbindlichkeiten als kurzfristige Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer ausgewiesen.

Leistungen im Zusammenhang mit der Beendigung des Arbeitsverhältnisses werden fällig, wenn der Konzern das Arbeitsverhältnis vor dem regulären Renteneintritt beendet oder wenn ein Mitarbeiter freiwillig im Austausch für diese Leistungen ausscheidet. Der Konzern erfasst solche Leistungen zu dem früheren der folgenden Zeitpunkte: (a) sobald das Angebot dieser Leistungen nicht mehr widerrufen werden kann oder (b) wenn der Konzern Kosten für eine Restrukturierung erfasst, die in den Anwendungsbereich von IAS 37 fällt und die Zahlung von Abfindungen umfasst. Leistungen, die erst mehr als zwölf

Monate nach dem Ende des Berichtszeitraums fällig werden, werden auf ihren Barwert abgezinst.

4.11 Anteilsbasierte Vergütung

Die anteilsbasierten Vergütungspläne des Konzerns beinhalten regelmäßig ein Erfüllungswahlrecht der AUTO1 Group, das in der Regel dahingehend ausgeübt wird, dass der Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Der beizulegende Zeitwert der anteilsbasierten Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente wird am Tag der Gewährung ermittelt und über den Zeitraum, in dem die Mitarbeiter einen uneingeschränkten Anspruch auf die Eigenkapitalinstrumente erwerben, als Aufwand erfasst. Gleichzeitig erfolgt eine entsprechende Erhöhung des Eigenkapitals. Der erfasste Aufwand wird regelmäßig angepasst, um die erwartete Anzahl der Eigenkapitalinstrumente widerzuspiegeln, für die die Dienstbedingungen und marktunabhängigen Leistungsbedingungen voraussichtlich erfüllt werden. Am Ende des Erdienungszeitraums basiert der erfasste Aufwand auf der tatsächlichen Anzahl der Eigenkapitalinstrumente, die die entsprechenden Bedingungen erfüllen.

4.12 Eventualverbindlichkeiten

Eventualverbindlichkeiten sind potenzielle Verpflichtungen, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Bestehen erst durch das Eintreten eines oder mehrerer ungewisser zukünftiger Ereignisse bestätigt wird, die außerhalb der Kontrolle des Konzerns liegen. Darüber hinaus können Eventualverbindlichkeiten auch gegenwärtige Verpflichtungen sein, die aus vergangenen Ereignissen resultieren, jedoch nicht in der Bilanz erfasst werden. Dies ist der Fall, wenn entweder ein Mittelabfluss zur Erfüllung der Verpflichtung als unwahrscheinlich gilt oder die Höhe der Verpflichtung nicht mit ausreichender Verlässlichkeit geschätzt werden kann. Gemäß IAS 37 werden solche Eventualverbindlichkeiten nicht in der Bilanz ausgewiesen, sondern im Anhang offengelegt.

4.13 Gezeichnetes Kapital

Die Nennwertaktien der AUTO1 Group SE werden als Eigenkapital klassifiziert. Zusätzliche Kosten, die direkt mit der Ausgabe neuer Anteile oder Optionen verbunden sind, werden abzüglich Steuern direkt im Eigenkapital ausgewiesen.

Erwirbt eine Konzerngesellschaft Eigenkapitalinstrumente der Gesellschaft, beispielsweise im Rahmen eines Anteilsrückkaufs oder eines anteilsbasierten Vergütungsplans, wird das gezahlte Entgelt, einschließlich aller direkt zurechenbaren zusätzlichen Kosten (nach Abzug

von Ertragsteuern), als eigene Anteile vom Eigenkapital abgezogen. Dies gilt, bis die Anteile entweder annulliert oder erneut ausgegeben werden.

Werden solche Anteile später erneut ausgegeben, wird das erhaltene Entgelt, abzüglich aller direkt zurechenbaren Transaktionskosten und der damit verbundenen Ertragsteuereffekte, im Eigenkapital erfasst. Weitere Details finden sich in Anhangangabe 6.10 Eigenkapital.

4.14 Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse werden erfasst, sobald der Kunde die Verfügungsgewalt über die zugesagten Güter oder Dienstleistungen erlangt. Die Höhe der Umsatzerlöse entspricht dem Betrag, den das Unternehmen im Austausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich erhalten wird.

Gebrauchtwagenverkauf an Händler (Merchant) – C2B

Der Konzern verkauft die in den Ankaufsfilialen von den Verkäufern erworbenen Gebrauchtwagen über Online-Auktionen an Händler. Der entsprechende Umsatzerlös wird erfasst, sobald die Auktion erfolgreich abgeschlossen ist und der Händler durch Erfüllung aller vertraglichen Verpflichtungen, insbesondere durch Zahlung des Kaufpreises, das wirtschaftliche Eigentum über das Fahrzeug erlangt. Die verkauften Fahrzeuge unterliegen keinem Rückgaberecht.

Die Fahrzeuge werden zu einem festen Vertragspreis verkauft, der sich aus dem bei der Auktion erzielten Preis sowie allen damit verbundenen Gebühren (z. B. Auktionsgebühren, Handlinggebühren für das Fahrzeug und die Dokumente) zusammensetzt. Bei Kundenbeschwerden kann der Konzern Preisnachlässe für zukünftige Fahrzeugkäufe anbieten. Sobald diese Nachlässe gewährt werden, mindern sie die realisierten Umsatzerlöse und erhöhen gleichzeitig die Vertragsverbindlichkeiten.

Händler haben die Möglichkeit, das Fahrzeug entweder selbst abzuholen oder eine Lieferung zu beauftragen. Da der Transport separat nach Abschluss der Auktion beauftragt werden kann, stellt diese Dienstleistung eine eigenständige Leistungsverpflichtung des Konzerns dar. Die Umsatzrealisierung erfolgt sowohl für den Gebrauchtwagenverkauf als auch für den Transport zeitpunktbezogen.

Umsatz- und andere Steuern, die im Auftrag von Regierungsbehörden zum Zeitpunkt des Verkaufs erhoben werden, werden weder in den Umsatzerlösen noch in den sonstigen betrieblichen Erträgen oder den Materialaufwendungen berücksichtigt.

Neben dem Erwerb von Gebrauchtwagen über unsere Ankaufsfilialen (Customer-to-Business, C2B) kauft der Konzern auch Fahrzeuge von gewerblichen Autohändlern (Remarketing). Der Bereich Merchant lässt sich daher nach den Beschaffungskanälen in C2B und Remarketing unterteilen.

Seit Oktober 2023 bietet die AUTO1 Group ausgewählten Merchant-Kunden im Rahmen des AUTO1-Finanzierungsprogramms die Möglichkeit, die Zahlung des Kaufpreises zu stunden (sogenanntes „Merchant-Financing“). Im Laufe des Jahres 2025 wurde das Programm auf Schweden und Polen ausgeweitet. Zum Jahresende 2025 stand es damit Händlern in Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Österreich, Polen, Schweden und Spanien zur Verfügung. Im Rahmen des Merchant Financing Programms erfasst AUTO1 die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeugverkauf auf Basis der zugrundeliegenden Sonderbedingungen im Zeitpunkt der Kaufpreisstundung, da die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug auf den Händler übergeht. Die maximale Stundungsdauer beträgt in der Regel 180 Tage. Die Zinssätze werden auf Basis des individuellen Kreditrisikoprofils der Kunden festgelegt. Bis zur vollständigen Zahlung des Kaufpreises durch den Merchant-Kunden werden Umsatzerlöse aus Zinsen erfasst und im Merchant Segment ausgewiesen.

Remarketing

Der Bereich Remarketing unterscheidet sich vom Customer-to-Business (C2B)-Modell durch die Beschaffung der Fahrzeuge. In diesem Fall erfolgt der Ankauf nicht über das Filialnetzwerk des Konzerns, sondern direkt von gewerblichen Flottenbesitzern oder Autohändlern. Der Kaufprozess wird über den Remarketing-Kanal des Konzerns abgewickelt. Nach der Bewertung der Fahrzeuge werden diese zur Auktion angemeldet. Entscheidet sich der Verkäufer nicht für einen Direktverkauf an AUTO1, gibt er einen Mindestverkaufspreis an, zu dem er bereit ist, das Fahrzeug in die Auktion zu geben.

Ein Kaufvertrag zwischen dem Verkäufer und AUTO1 kommt nur unter der aufschiebenden Bedingung zustande, dass ein Dritter im Rahmen der Auktion ein Gebot abgibt, das mindestens dem Mindestverkaufspreis des Verkäufers entspricht. Wird der Mindestverkaufspreis oder ein höheres Gebot erzielt, kauft AUTO1 das Fahrzeug vom Verkäufer. Andernfalls kommt kein Kaufvertrag zustande. Sollte AUTO1 dem Verkäufer ein Angebot unterhalb des Mindestverkaufspreises unterbreiten, hat der Verkäufer zwei Werktage nach Ende der Auktion Zeit, dieses Angebot anzunehmen.

Die Verfügungsgewalt am Fahrzeug geht erst dann auf den Käufer über, wenn AUTO1 den Kaufpreis vollständig erhalten hat, es sei denn, der Verkauf erfolgt im Rahmen des Merchant Financing Programms. Die Umsatzrealisierung erfolgt ebenfalls zu diesem Zeitpunkt. AUTO1 trägt das Bestandsrisiko vom Abschluss der Auktion bis zur Übertragung der Verfügungsgewalt an den Käufer.

AUTO1 übernimmt die Hauptverantwortung für die Erfüllung des Leistungsversprechens, da der Kaufvertrag direkt zwischen dem Käufer und AUTO1 abgeschlossen wird. Den Käufern ist der ursprüngliche Ankaufskanal des Fahrzeugs grundsätzlich nicht bekannt. AUTO1 tritt im Außenverhältnis allein gegenüber den Käufern auf und ist verantwortlich für Gewährleistungs- und Servicefragen sowie die gesamte Kommunikation mit den Käufern.

Darüber hinaus legt AUTO1 die Kriterien für die Fahrzeugbewertung fest, validiert die Bewertungen, definiert die Bedingungen der Auktion und genehmigt deren Ergebnisse.

Gebrauchtwagenverkauf an Privatkunden (Retail)

Der Konzern verkauft Fahrzeuge auch an Privatkunden. Die Umsatzerlöse werden zu dem Zeitpunkt erfasst, an dem das Fahrzeug an den Kunden übergeben wird. Für die an Privatkunden verkauften Fahrzeuge gilt ein 21-tägiges Rückgaberecht. Zur Bilanzierung der Rückgaberechte werden die Bestimmungen des IFRS 15 zu variablen Gegenleistungen angewandt. Das bedeutet, dass AUTO1 Umsatzerlöse in Höhe der Gegenleistung erfasst, auf die der Konzern erwartungsgemäß Anspruch hat, unter Berücksichtigung der Beträge, die voraussichtlich für zurückgegebene Fahrzeuge erstattet werden. In Höhe der erwarteten Rückerstattung wird eine Verbindlichkeit erfasst, während gleichzeitig ein Vermögenswert für das Recht auf das zurückzuerstattende Fahrzeug ausgewiesen wird.

Privatkunden können beim Fahrzeugkauf zwischen verschiedenen Garantiepaketen wählen. Zusätzliche Garantiepakete stellen eine eigenständig abgrenzbare Dienstleistung dar, da sie dem Kunden zusätzlich zur Fahrzeuglieferung angeboten werden. Diese Garantiepakete werden als separate Leistungsverpflichtung behandelt, der ein eigenständiger Transaktionspreis zugeordnet wird. Der zugeordnete Transaktionspreis wird über den Garantiezeitraum hinweg realisiert.

Der Konzern erzielt zudem Umsatzerlöse aus der Vermittlung von Autohero-Kunden an Partnerbanken. Die Vermittlungsprovision wird gezahlt, wenn ein Finanzierungsvertrag erfolgreich abgeschlossen wird. Die

Realisierung der Provision erfolgt im Wesentlichen zeitgleich mit der Verbuchung des entsprechenden Fahrzeugverkaufs.

In Deutschland, Österreich und seit 2025 in Spanien bietet die AUTO1 Group ihren Kunden die Möglichkeit eines Ratenkaufs an. Kunden können Laufzeiten zwischen 36 und 96 Monaten wählen. Die Zinssätze werden auf Basis des individuellen Kreditrisikoprofils des Kunden festgelegt. Da der Vertrag eine signifikante Finanzierungskomponente enthält, wird die Gegenleistung um den Zeitwert des Geldes angepasst. Die realisierte Finanzierungskomponente wird als Umsatzerlöse aus Zinsen innerhalb der Umsatzerlöse im Retail Segment erfasst und in der Gesamtergebnisrechnung zusammen mit den Umsatzerlösen aus Zinsen des Merchant Segments gesondert ausgewiesen.

Die Ausnahmeregelung gemäß IFRS 15.63, die anwendbar ist, wenn der Zeitraum zwischen der Fahrzeugübergabe und der Zahlung durch den Kunden ein Jahr oder weniger beträgt, ist für Ratenkaufverträge nicht einschlägig. Stattdessen werden die vertraglichen Zinssätze, die das individuelle Kreditrisiko des Kunden widerspiegeln, zur Bestimmung des Transaktionspreises herangezogen (IFRS 15.64).

4.15 Ertragsteuern

Die Ertragsteuern für den Berichtszeitraum entsprechen der Summe aus tatsächlichen und latenten Ertragsteuern.

Tatsächliche Ertragsteuern

Der tatsächliche Ertragsteueraufwand wird unter Anwendung der am Berichtsstichtag in den Ländern, in denen die AUTO1 Group tätig ist, geltenden Steuervorschriften berechnet. Bei der Beurteilung von Ertragsteuerpositionen sind Schätzungen erforderlich. Die Veranlagung durch die jeweiligen Steuerbehörden kann abweichend ausfallen. Die Ungewissheit wird dadurch berücksichtigt, dass ungewisse Steuerpositionen nur dann ausgewiesen werden, wenn die AUTO1 Group die Eintrittswahrscheinlichkeit auf mehr als 50 % schätzt.

Tatsächliche Ertragsteuerschulden bzw. Ertragsteuererstattungsansprüche für die laufende Periode oder für frühere Perioden werden mit dem Betrag bewertet, in dessen Höhe eine Zahlung an die Steuerbehörde bzw. eine Erstattung der Steuerbehörde erwartet wird.

Latente Ertragsteuern

Latente Steuern werden auf temporäre Differenzen zwischen den Buchwerten von Vermögenswerten und Schulden im Konzernabschluss und der entsprechenden steuerlichen Basis erfasst. Darüber hinaus werden latente

Steueransprüche (aktive latente Steuern) für steuerliche Verlust- und Zinsvorträge ausgewiesen. Latente Steuerverbindlichkeiten (passive latente Steuern) werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen ausgewiesen. Latente Steueransprüche werden für temporäre Differenzen und steuerliche Verlust- und Zinsvorträge in dem Umfang ausgewiesen, in dem es wahrscheinlich ist, dass in Zukunft ein zu versteuerndes Ergebnis verfügbar sein wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen und/oder Verlust- und Zinsvorträge verwendet werden können.

Latente Steuern werden zu den Steuersätzen bewertet, die voraussichtlich für die Periode gelten, in der der Steueranspruch realisiert oder die Steuerverbindlichkeit beglichen wird.

Die Veränderung des Bestands der latenten Steuern wird im Gewinn oder Verlust ausgewiesen, sofern sie sich auf Posten bezieht, die erfolgswirksam in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfasst wurden. Wenn sich die Posten im Konzernabschluss direkt auf das Eigenkapital oder das sonstige Ergebnis beziehen, werden die entsprechenden latenten Steuern ebenfalls in diesen Posten ausgewiesen.

Latente Steuerschulden werden für alle zu versteuernden temporären Differenzen in Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen und Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen bilanziert, es sei denn, der zeitliche Verlauf der Umkehr der zu versteuernden temporären Differenzen kann gesteuert werden und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflöst.

Latente Steueransprüche und latente Steuerverbindlichkeiten werden saldiert ausgewiesen, wenn der Konzern ein einklagbares Recht zur Aufrechnung von laufenden Steuerforderungen mit laufenden Steuerverbindlichkeiten hat und sich die latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten auf dasselbe Steuersubjekt beziehen und von derselben Steuerbehörde festgesetzt werden.

IFRIC 23 beinhaltet Klarstellungen, wie die in IAS 12 festgelegten Ansatz- und Bewertungsvorschriften anzuwenden sind, wenn Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung besteht und umfasst tatsächliche und latente Steueransprüche oder Steuerschulden. Gemäß IFRIC 23 können unsichere steuerliche Behandlungen gesondert oder zusammen mit einer oder mehreren anderen unsicheren steuerlichen Behandlungen zusammengefasst zu berücksichtigen sein. Hierbei ist diejenige Methode zu wählen, die sich besser für die Vorhersage der Auflösung der Unsicherheit eignet. Bei

der Beurteilung ist davon auszugehen, dass eine Steuerbehörde sämtliche Beträge prüfen wird, zu deren Prüfung sie befugt ist und dass sie für deren Prüfung über sämtliche einschlägigen Informationen verfügt. Wenn es als unwahrscheinlich angesehen wird, dass die Steuerbehörde eine unsichere steuerliche Behandlung akzeptiert, so ist zur Berücksichtigung der Auswirkung der Unsicherheit in Abhängigkeit davon, welche Methode sich besser für die Vorhersage der Auflösung der Unsicherheit eignet, entweder der wahrscheinlichste Betrag oder der Erwartungswert auf jede unsichere steuerliche Behandlung anzuwenden.

Die Gesellschaften des Konzerns sind weltweit in einer Vielzahl von Ländern ertragsteuerpflichtig. Bei der Beurteilung der weltweiten Ertragsteueransprüche und -schulden kann insbesondere die Interpretation von steuerlichen Vorschriften mit Unsicherheiten behaftet sein. Eine unterschiedliche Sichtweise der jeweiligen Finanzbehörden bezüglich der richtigen Interpretation von steuerlichen Normen kann nicht ausgeschlossen werden. Änderungen der Annahmen über die richtige Interpretation von steuerlichen Normen wie zum Beispiel aufgrund geänderter Rechtsprechungen fließen in die Bilanzierung der ungewissen Ertragsteueransprüche und -schulden im entsprechenden Wirtschaftsjahr ein.

4.16 Bewertung zum beizulegenden Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert ist der Preis, zu dem am Bewertungsstichtag in einem geordneten Geschäftsvorfall im Hauptmarkt oder, wenn keiner vorhanden ist, im vorteilhaftesten Markt, zu dem der Konzern zu diesem Zeitpunkt Zugang hat, ein Vermögenswert verkauft oder eine Schuld übertragen werden würde. Der beizulegende Zeitwert einer Schuld spiegelt das Risiko der Nichterfüllung wider.

Sofern verfügbar, ermittelt der Konzern den beizulegenden Zeitwert eines Finanzinstruments auf Basis notierter Preise auf einem aktiven Markt für dieses Instrument. Ein Markt wird dann als aktiv angesehen, wenn Transaktionen für den jeweiligen Vermögenswert oder die jeweilige Verbindlichkeit in ausreichender Frequenz und in ausreichendem Umfang stattfinden, sodass Preisinformationen fortlaufend zur Verfügung stehen.

Sofern keine notierten Preise auf einem aktiven Markt existieren, verwendet der Konzern Bewertungstechniken, die die Verwendung relevanter, beobachtbarer Inputfaktoren maximieren und die Verwendung nicht beobachtbarer Inputfaktoren minimieren. In die verwendete Bewertungstechnik fließen alle Faktoren ein, die die Marktteilnehmer bei der Preisfindung einer solchen Transaktion berücksichtigen würden.

Der Konzern bewertet die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes verwendeten Inputfaktoren anhand einer dreistufigen Hierarchie. Die Hierarchie gibt an, inwieweit die zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes verwendeten Inputfaktoren am Markt beobachtbar sind.

Inputfaktoren der Stufe 1 sind unangepasste Preisnotierungen auf aktiven Märkten für identische Vermögenswerte oder Schulden.

Inputfaktoren der Stufe 2 sind andere als die auf Stufe 1 genannten Marktpreisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld entweder unmittelbar oder mittelbar zu beobachten sind, einschließlich Preisnotierungen für ähnliche Vermögenswerte oder Schulden auf aktiven Märkten, Preisnotierungen für identische oder ähnliche Vermögenswerte oder Schulden auf Märkten, die nicht aktiv sind, sowie andere Inputfaktoren als Preisnotierungen, die für den Vermögenswert oder die Schuld beobachtet werden können.

Inputfaktoren der Stufe 3 sind Inputfaktoren, die für die Bewertung von Bedeutung sind, auf dem Markt nicht beobachtbar sind und die Einschätzungen des Vorstands über die Annahmen beinhalten, die die Marktteilnehmer bei der Preisfindung für den Vermögenswert oder die Schuld verwenden würden (einschließlich Annahmen über das Risiko).

Wenn die zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld verwendeten Inputfaktoren in unterschiedliche Stufen der Fair Value-Hierarchie eingeordnet werden können, wird die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert in ihrer Gesamtheit der Stufe der Fair Value-Hierarchie zugeordnet, die dem niedrigsten Inputfaktor entspricht, der für die Bewertung insgesamt wesentlich ist.

Im Zusammenhang mit der Beurteilung der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert durch das Management kann der Konzern einen unabhängigen externen Bewertungsexperten hinzuziehen, der geeignete Bewertungstechniken anwendet und den beizulegenden Zeitwert von Vermögenswerten und Schulden bestimmt.

Der Konzern erfasst Umgruppierungen zwischen verschiedenen Stufen der Fair Value-Hierarchie zum Ende der Berichtsperiode, in der die Änderung eingetreten ist. Im abgelaufenen Berichtszeitraum fanden keine Umgruppierungen zwischen Stufen der Fair Value-Hierarchie statt.

Die derivativen finanziellen Vermögenswerte und Schulden, die zur Absicherung gegen Zinsänderungsrisiken abgeschlossen wurden und die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, gehören zur Stufe 2 der Bewertungshierarchie.

4.17 Segmentberichterstattung

Die Berichterstattung über Geschäftssegmente erfolgt in Übereinstimmung mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger des Konzerns.

Der Vorstand, der als Hauptentscheidungsträger fungiert, bewertet die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und trifft strategische Entscheidungen. Der Vorstand setzt sich aus Christian Bertermann (Gründer und Chief Executive Officer) sowie seit dem 1. Januar 2026 Christian Wallentin (Chief Financial Officer) zusammen. Bis zum 31. Dezember 2025 war Markus Boser CFO.

4.18 Ergebnis je Aktie

Unverwässertes Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich durch Division:

- des auf die Eigentümer des Mutterunternehmens entfallenden Ergebnisses,
- durch den gewichteten Durchschnitt der im Geschäftsjahr in Umlauf befindlichen Stückaktien, ohne Berücksichtigung der eigenen Anteile.

Verwässertes Ergebnis je Aktie

Im verwässerten Ergebnis je Aktie erfolgt eine Anpassung der bei der Ermittlung des unverwässerten Ergebnisses je Aktie verwendeten Werte zur Berücksichtigung:

- des Nachsteuereffekts von Zinsen und sonstigen Finanzierungsaufwendungen, die mit der Verwässerung potenzieller Stückaktien zusammenhängen, und
- des gewichteten Durchschnitts der zusätzlichen Stückaktien, die sich unter der Annahme der Umwandlung aller verwässernd wirkenden potenziellen Stückaktien in Umlauf befunden hätten.

Das verwässernde Instrument wird bei der Anpassung nicht berücksichtigt, soweit dadurch der Verlust je Aktie sinkt bzw. sich das Ergebnis je Aktie erhöht.

5. Erläuterungen zur Konzerngesamtergebnisrechnung

5.1 Umsatzerlöse

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Händlerplattform (Merchant)	6.413.599	5.037.811
Privatkundengeschäft (Retail)	1.759.017	1.234.099
Summe Umsatzerlöse	8.172.616	6.271.911

Die Umsatzerlöse der AUTO1 Group haben sich im Wesentlichen aufgrund einer höheren Anzahl an gehandelten Fahrzeugen in beiden Segmenten gegenüber dem Vorjahr um 30,3 % bzw. TEUR 1.900.705 erhöht.

Die Umsatzerlöse des Retail Segments enthalten Umsatzerlöse aus Zinsen in Höhe von TEUR 32.487 (2024: TEUR 21.188), die aus Ratenkaufforderungen im Privatkundengeschäft resultierten und die zur Erfassung einer signifikanten Finanzierungskomponente nach IFRS 15 führen. Diese Umsatzerlöse aus Zinsen stellen keine Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden dar. In den Merchant-Umsatzerlösen sind Umsatzerlöse aus Zinsen von TEUR 28.621 (2024: TEUR 13.386) aus dem Merchant Financing Programm enthalten.

Die AUTO1 Group hat die per 31. Dezember 2024 bilanzierten Vertragsverbindlichkeiten für noch an Kunden zu erfüllende Leistungsverpflichtungen, die Zahlungen geleistet hatten, im Geschäftsjahr 2025 im Wesentlichen erfüllt und in den Umsatzerlösen erfasst.

Die in den Segmentangaben enthaltenen Informationen zu den Umsatzerlösen unter Anhangangabe 11 erfüllen die Vorschriften von IFRS 15.114. Diese Umsatzangaben beruhen auf den Ausweis- und Bewertungskriterien des IFRS 15. Entsprechend werden keine weiteren aufgeschlüsselten Angaben zu den Umsatzerlösen bereitgestellt.

5.2 Materialaufwand

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Kosten der verkauften Fahrzeuge	(6.888.383)	(5.316.284)
Sonstiger Materialaufwand	(293.593)	(230.903)
Summe	(7.181.976)	(5.547.187)

Der Materialaufwand hat sich, verglichen zu dem Anstieg der Konzern-Umsatzerlöse, um 29,5 % leicht unterproportional erhöht. Die Kosten der verkauften Fahrzeuge beinhalten die Wertminderungen auf das Vorratsvermögen. Die sonstigen Materialaufwendungen beinhalten unter anderem Kosten für externen Transport (bezogene Leistungen für den Transport zum Kunden), Handling von Dokumenten und sonstige Kosten im Zusammenhang mit der Abwicklung von Fahrzeugkäufen und -verkäufen sowie Aufwendungen für die Aufbereitung von Fahrzeugen.

Der sonstige Materialaufwand enthält die Bestandsveränderungen von Vorräten aus der Aktivierung von internen Aufbereitungsaufwendungen in Höhe von TEUR 3.309 (2024: TEUR 1.102). Außerdem sind hier Zinsaufwendungen für die Refinanzierung des Ratenkaufprogramms aus der Consumer Loan ABS-Facility und den Public ABS-Notes und der zugehörigen Zinssicherung in Höhe von TEUR 13.603 (2024: TEUR 10.912) sowie Aufwendungen zur Refinanzierung des Merchant Financing Programms durch die Merchant Financing ABS-Facility von TEUR 8.832 (2024: TEUR 5.823) ausgewiesen.

5.3 Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen werden die Effekte aus der Aktivierung selbsterstellter immaterieller Vermögenswerte in Höhe von TEUR 3.285 (2024: TEUR 4.218) ausgewiesen.

Darüber hinaus bestanden die sonstigen betrieblichen Erträge hauptsächlich aus periodenfremden Erträgen sowie Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

5.4 Personalaufwand

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Löhne und Gehälter	(281.946)	(224.354)
Sozialabgaben	(72.473)	(54.184)
Anteilsbasierte Vergütungen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente	(15.822)	(17.843)
Sonstige	(7.547)	(8.378)
Summe	(377.788)	(304.760)

Der Anstieg der Personalaufwendungen ist im Wesentlichen auf eine höhere Anzahl an Mitarbeitern zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2025 betragen die Beiträge an beitragsorientierten Versorgungsplänen TEUR 56.947 (2024: TEUR 29.114).

Die folgende Tabelle stellt die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter nach Köpfen in dem Geschäftsjahr dar:

TEUR	2025	2024
Mitarbeiter	6.948	5.513
Führungskräfte	36	36
Summe	6.984	5.549

5.5 Sonstige betriebliche Aufwendungen

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Aufwendungen für Marketing	(195.907)	(140.981)
Aufwendungen für interne Logistik	(108.086)	(88.650)
Personalbezogene Aufwendungen	(45.782)	(28.786)
Wertminderungen auf Forderungen	(25.712)	(11.364)
Gebäudebezogene Aufwendungen	(17.964)	(12.403)
Aufwendungen für IT von Drittanbietern	(14.842)	(14.450)
Rechts-, Beratungs- und Abschlussaufwendungen	(14.220)	(13.346)
Fahrzeugbezogene Aufwendungen	(12.352)	(10.393)
Periodenfremde Aufwendungen	(1.150)	(5.766)
Sonstige Aufwendungen	(23.182)	(20.712)
Summe	(459.195)	(346.850)

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs der Marketingaufwendungen erhöht. Diese Erhöhung ist insbesondere auf Werbekampagnen für unsere Retail-Marke Autohero zurückzuführen. Darüber hinaus führte eine erhöhte Anzahl von transportierten Fahrzeugen zu einem Anstieg der Aufwendungen für interne Logistik. Die Zunahme der personalbezogenen Aufwendungen ist vor allem auf den höheren Einsatz von Freelancern zurückzuführen.

Die sonstigen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Wertminderungen auf Forderungen, Kosten für Telekommunikation sowie Abgaben und Beiträge.

5.6 Finanzerträge und Finanzierungsaufwendungen

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Zinserträge und sonstige Finanzerträge		
Zinserträge	7.324	8.968
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	30	16
Summe	7.354	8.984
Zinsaufwendungen und sonstige Finanzierungsaufwendungen		
Zinsaufwendungen	(26.244)	(19.375)
Sonstige Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	(3.725)	(5.125)
Summe	(29.969)	(24.500)
Sonstiges Finanzergebnis	(484)	(1.422)
Finanzergebnis	(23.100)	(16.938)

Die Zinserträge und sonstige Finanzerträge ergaben sich im Wesentlichen aus der Verzinsung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem niedrigeren Zinsniveau.

Die Zinsaufwendungen betrafen hauptsächlich die Zinsen aus den Inventory ABS-Facilities (TEUR 22.377; 2024: TEUR 16.880) zur Refinanzierung des Vorratsvermögens sowie die Zinsen auf die Leasingverbindlichkeiten (TEUR 3.265; 2024: TEUR 2.327). Die Zinsaufwendungen aus den beiden anderen ABS-Facilities sowie für die Public ABS-Notes werden im Materialaufwand ausgewiesen.

Das sonstige Finanzergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres beinhaltet einen Verlust aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von TEUR 465 (2024: TEUR 1.065), die nicht in die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften einbezogen wurden.

5.7 Ertragsteuern

Der erfolgswirksam erfasste Ertragsteueraufwand in der Konzerngesamtergebnisrechnung setzt sich folgendermaßen zusammen:

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Steueraufwand aus latenten Steuern (laufendes Jahr)	(1.096)	1.768
Tatsächlicher Steueraufwand (laufendes Jahr)	(16.463)	(7.034)
Tatsächlicher Steueraufwand (Änderungen der Schätzungen in Bezug auf Vorjahre)	(1.386)	1.369
Steueraufwand aus latenten Steuern (für Vorjahre)	1.994	(321)
Summe	(16.951)	(4.218)

Der effektive Ertragsteueraufwand kann wie folgt erläutert werden:

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Ergebnis vor Steuern	94.900	25.112
Ertragsteuersatz (der Muttergesellschaft)	30,175 %	30,175 %
Ertragsteuer zum Ertragsteuersatz	(28.636)	(7.578)
Zunahme / (Abnahme) des Ertragsteueraufwands aufgrund folgender Faktoren:		
Auswirkungen von Abweichungen zwischen den inländischen und ausländischen Steuersätzen	6.541	7.339
Auswirkung von steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen / steuerfreiem Einkommen	9.923	3.968
Auswirkung des Nichtansatzes von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge	(6.858)	(7.231)
Auswirkung des Nichtansatzes von aktiven latenten Steuern auf temporäre Differenzen	-	-
Steuern für frühere Jahre	3.336	(1.048)
Sonstige Differenzen	(1.257)	332
Gesamte Ertragsteuererträge (+) / - aufwendungen (-)	(16.951)	(4.218)
Effektiver Steuersatz	17,862 %	16,797 %

Der zur Ermittlung des erwarteten Steuerertrages angewandte Steuersatz entspricht dem Steuersatz der AUTO1 Group SE, Berlin, Deutschland, und setzt sich aus dem Steuersatz für die Körperschaftsteuer inklusive Solidaritätszuschlag von 15,825 % und dem Gewerbesteuersatz von 14,350 % zusammen. Anhangangabe 6.4 enthält weitere Ausführungen in Bezug auf latente Steuern.

Globale Mindestbesteuerung

Für das abgelaufene Geschäftsjahr ergeben sich aus der Umsetzung der globalen Mindestbesteuerung keine steuerlichen Auswirkungen für die AUTO1 Group.

Die AUTO1 Group wendet die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst diese als tatsächlichen Steueraufwand/-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

Die AUTO1 Group geht davon aus, dass sie in der nächsten Periode die Safe Harbour-Regelungen anwenden wird und die ertragsteuerlichen Auswirkungen durch die Einführung der globalen Mindestbesteuerung als nicht wesentlich erachtet.

6. Erläuterungen zur Konzernbilanz

6.1 Immaterielle Vermögenswerte

TEUR	Erworbene immaterielle Vermögenswerte	Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Bruttobuchwert zum 1. Januar 2025	13.112	4.365	5.141	22.618
Zugänge	10	-	3.285	3.295
Umbuchung	-	2.317	(2.317)	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	-	-	1
Bruttobuchwert zum 31. Dezember 2025	13.124	6.682	6.109	25.915
Kumulierte Abschreibung zum 1. Januar 2025	2.381	609	-	2.990
Zugänge	828	1.085	-	1.912
Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-	-	2
Kumulierte Abschreibung zum 31. Dezember 2025	3.211	1.694	-	4.904
Nettobuchwerte zum 31. Dezember 2025	9.913	4.988	6.109	21.011

TEUR	Erworbene immaterielle Vermögenswerte	Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	Immaterielle Vermögenswerte in Entwicklung	Summe
Bruttobuchwert zum 1. Januar 2024	12.960	2.743	2.545	18.248
Zugänge	152	-	4.218	4.370
Umbuchung	-	1.622	(1.622)	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-	-	-
Bruttobuchwert zum 31. Dezember 2024	13.112	4.365	5.141	22.618
Kumulierte Abschreibung zum 1. Januar 2024	1.553	57	-	1.610
Zugänge	829	552	-	1.381
Währungsumrechnungsdifferenzen	(1)	-	-	(1)
Kumulierte Abschreibung zum 31. Dezember 2024	2.381	609	-	2.990
Nettobuchwerte zum 31. Dezember 2024	10.731	3.756	5.141	19.628

Die immateriellen Vermögenswerte des Konzerns betreffen im Wesentlichen eine erworbene Marke. Daneben wurden selbst entwickelte immaterielle Vermögenswerte aktiviert.

6.2 Sachanlagen

KEUR	Grundstücke und Gebäude	Sonstige Sachanlagen	Nutzungs- rechte	Summe
Bruttobuchwert zum Jahresanfang	10.149	79.937	196.388	286.474
Zugänge	2.845	19.555	46.313	68.713
Abgänge	372	3.753	27.576	31.701
Währungsumrechnungsdifferenzen	35	125	463	623
Bruttobuchwert zum Jahresende	12.657	95.864	215.588	324.109
Kumulierte Abschreibung Jahresanfang	2.620	30.058	109.995	142.673
Zugänge	1.409	10.237	41.867	53.513
Abgänge	52	1.351	27.528	28.931
Währungsumrechnungsdifferenzen	5	48	293	346
Kumulierte Abschreibung zum Jahresende	3.982	38.992	124.627	167.601
Nettobuchwerte zum Jahresende	8.674	56.871	90.963	156.508

KEUR	Grundstücke und Gebäude	Sonstige Sachanlagen	Nutzungs- rechte	Summe
Bruttobuchwert zum Jahresanfang	7.746	70.421	160.358	238.525
Zugänge	2.596	13.270	55.749	71.615
Abgänge	204	3.775	19.640	23.619
Währungsumrechnungsdifferenzen	11	21	(79)	(47)
Bruttobuchwert zum Jahresend	10.149	79.937	196.388	286.474
Kumulierte Abschreibung Jahresanfang	1.547	22.607	95.372	119.526
Zugänge	1.119	8.164	34.260	43.543
Abgänge	49	730	19.546	20.325
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	17	(91)	(71)
Kumulierte Abschreibung zum Jahresend	2.620	30.058	109.995	142.673
Nettobuchwerte zum Jahresend	7.529	49.879	86.393	143.801

Die größte Gruppe der Sachanlagen von AUTO1 umfasst geleaste Immobilien, welche unsere Ankauffilialen und Autohero-Produktionscenter betreffen. Diese werden als Nutzungsrechte ausgewiesen. Anhangangabe 6.3 enthält weitere Angaben zu den Leasingverhältnissen. Des Weiteren enthalten die Sachanlagen im Wesentlichen die Autohero-Lieferwagenflotte, unsere Autotransporter und die Betriebs- und Geschäftsausstattung in den Autohero-Produktionscentern.

6.3 Leasingverhältnisse

Die Leasingverhältnisse des Konzerns betreffen im Wesentlichen Immobilien, wobei diese unterteilt werden in die für den Fahrzeugankauf genutzte Filialen und die Produktionscenter, in welchen die Gebrauchtwagen für Autohero aufbereitet werden. Die Leasingverhältnisse werden als Nutzungsrechte („Right-of-Use Assets“) erfasst, die in der Konzernbilanz unter den Sachanlagen (siehe Anhangangabe 6.2) und den entsprechenden Leasingverbindlichkeiten (siehe Anhangangabe 6.15) ausgewiesen sind.

In Bezug auf die Leasingverhältnisse wurden folgende Beträge erfolgswirksam in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung erfasst:

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Abschreibungsaufwand für Nutzungsrechte an Sachanlagen	(41.868)	(34.260)
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	(3.265)	(2.327)
Summe	(45.133)	(36.587)

Der Abschreibungsaufwand für Nutzungsrechte an Sachanlagen wird durch die Laufzeit des Leasingverhältnisses bestimmt.

Nachfolgend wird die Restlaufzeitenanalyse der nicht abgezinsten vertraglichen Cashflows der Leasingverbindlichkeiten dargestellt:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Restlaufzeitenanalyse - Vertragliche nicht abgezinsten Cashflows		
< 1 Jahr	40.037	35.232
1 - 5 Jahre	53.938	52.467
> 5 Jahre	8.132	9.139
Summe nicht abgezinsten Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.	102.107	96.838
Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.	95.047	90.682

Die Leasingzahlungen werden in der Kapitalflussrechnung mit ihrem Tilgungsanteil im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

6.4 Latente Steuern

Latente Steueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge, Zinsvorträge, Steuergutschriften und abzugsfähige temporäre Differenzen werden nur in dem Umfang erfasst, in dem die Realisierung der Steuerentlastung durch zukünftige steuerpflichtige Gewinne wahrscheinlich ist.

Die Veränderungen der latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten ergeben sich aus den unten dargestellten Auswirkungen. Die Änderungen der latenten Steuern, die sich aus der Umkehrung von temporären Differenzen ergeben, wurden erfolgswirksam in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung ausgewiesen. Es wurde ein Betrag in Höhe von TEUR 0 (2024: TEUR 0), welcher auf temporären Differenzen von in Sicherungsbeziehungen einbezogenen derivativen Finanzinstrumenten beruht, als latente Steuer im sonstigen Ergebnis berücksichtigt und direkt im Eigenkapital erfasst.

Die nachfolgende Tabelle weist die latenten Steueransprüche und -verbindlichkeiten aus:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Latente Steueransprüche	417	736
Latente Steuerverbindlichkeiten	-	-
Ausgewiesene latente Steuern (netto)	417	736

Die latenten Steueransprüche und Steuerverbindlichkeiten werden nach Berücksichtigung von Saldierungen dargestellt.

Die latenten Steuern entsprechend der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit temporären

Differenzen stellen sich zum 31. Dezember 2025 wie folgt dar:

TEUR	31. Dez. 2025	
	Latente Steueransprüche	Latente Steuerschulden
Anlagevermögen	-	(3.393)
Vorräte	-	(736)
Sonstige Forderungen	4.642	-
Finanzielle Verbindlichkeiten (langfristig)	1.170	-
Rückstellungen (kurzfristig)	-	(3.271)
Sonstige Verbindlichkeiten (kurzfristig)	2.005	-
Summe temporäre Differenzen	7.817	(7.400)
Verlustvorträge	-	-
Summe	7.817	(7.400)
Saldierung von Posten	(7.400)	(7.400)
Summe nach Saldierung	417	-

Die latenten Steuern nach Vermögenswerten und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit temporären Differenzen stellten sich zum 31. Dezember 2024 wie folgt dar:

TEUR	31. Dez. 2024	
	Latente Steueransprüche	Latente Steuerschulden
Anlagevermögen	-	-
Vorräte	1.113	-
Sonstige Forderungen	-	(2.222)
Finanzielle Verbindlichkeiten (langfristig)	-	(2.042)
Rückstellungen (kurzfristig)	3.117	-
Sonstige Verbindlichkeiten (kurzfristig)	770	-
Summe temporäre Differenzen	5.000	(4.264)
Verlustvorträge	-	-
Summe	5.000	(4.264)
Saldierung von Posten	(4.264)	4.264
Summe nach Saldierung	736	-

Latente Steueransprüche wurden in Bezug auf die folgenden temporären Differenzen (Bruttobetrag) gemäß IAS 12 nicht erfasst, da ein zukünftiger steuerpflichtiger Gewinn, den der

Konzern nutzen kann, derzeit noch nicht hinreichend konkretisiert ist.

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Sonstige Verbindlichkeiten	2.233	-
Summe	2.233	-

Darüber hinaus wurden latente Steueransprüche in Bezug auf die folgenden steuerlichen Verlust- und Zinsvorträge, die nicht verfallen (unbegrenzte vortragsfähige Verlust- und Zinsvorträge), nicht erfasst:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Steuerliche Verlustvorträge (KöSt)	888.601	873.873
Steuerliche Verlustvorträge (GewSt)	710.652	816.062
Zinsvortrag	87.986	87.986

Zum 31. Dezember 2025 wurden keine latenten Steuerverbindlichkeiten im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen erfasst, da der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung der damit verbundenen zu versteuernden temporären Differenzen kontrolliert. Eine Umkehrung der zu versteuernden temporären Differenzen in der vorhersehbaren Zukunft ist seitens des Managements nicht geplant. Zum 31. Dezember 2025 bestehen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen zu versteuernde temporäre Differenzen in Höhe von TEUR 2.233 (2024: TEUR 1.923).

6.5 Vorräte

Der Buchwert der Vorräte umfasst den Fahrzeugbestand in Höhe von TEUR 1.057.654 zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: TEUR 696.731). Hinsichtlich Aufteilung der Vorräte nach den Segmenten Merchant und Retail siehe Anhangangabe 11. Das Vorratsvermögen hat sich insbesondere aufgrund einer höheren Anzahl an im Bestand gehaltenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

Wesentliche Teile des Fahrzeugbestands werden als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten verpfändet (siehe Anhangangabe 6.13). Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich die im Materialaufwand erfassten Anschaffungskosten der Fahrzeuge auf TEUR 6.878.580 (2024: TEUR 5.304.491). Zum Bilanzstichtag 31. Dezember

2025 wurden die Vorräte um TEUR 43.153 (31. Dezember 2024: TEUR 33.351) aufgrund der routinemäßigen Abwertung auf den Nettoveräußerungswert reduziert.

Sowohl Wertminderungen als auch Wertaufholungen sind im Materialaufwand ausgewiesen.

6.6 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

TEUR	2025	2024
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Ratenkäufen (langfristig)	449.279	292.442
Summe	449.279	292.442
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	90.446	75.385
Forderungen aus Merchant Financing	302.978	214.382
Forderungen aus Ratenkäufen (kurzfristig)	99.349	72.829
Sonstige Forderungen	2.931	1.369
Summe	495.704	363.965

Der Anstieg der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr ist hauptsächlich auf das von AUTO1 im Oktober 2023 gestartete Merchant Financing Programm zurückzuführen. Die Forderungen aus Ratenkäufen (kurz- und langfristig) gegenüber Retail-Kunden betragen zum Ende der Berichtsperiode insgesamt TEUR 548.628 (2024: TEUR 365.271). Die Ratenkaufforderungen aus Deutschland, Österreich und Spanien dienen teilweise als Sicherheiten gegenüber den Gläubigern aus der Consumer Loan ABS-Facility. Daneben dient ein anderer Teil der Ratenkaufforderungen, der in den Jahren 2024 und 2025 öffentlich verbrieft wurde, als Sicherheit für die Public ABS-Notes. Die Forderungen aus dem Händlerfinanzierungsprogramm stellen Sicherheiten im Rahmen der Merchant Financing ABS-Facility dar.

Zum Bilanzstichtag betragen die Wertberichtigungen auf die kurz- und langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen TEUR 39.667 (2024: TEUR 20.386). Der im abgelaufenen Geschäftsjahr erfasste Nettoaufwand betrifft Wertminderungen auf das Ratenkaufportfolio von TEUR 7.172 (2024: TEUR 4.407) und Wertminderungen auf das Merchant Financing Portfolio von TEUR 11.831 (2024: TEUR 2.107).

6.7 Sonstige finanzielle Vermögenswerte

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte		
Kautionen	7.004	6.384
Derivative finanzielle Vermögenswerte	368	-
Summe	7.372	6.384
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte		
Kautionen	2.023	2.414
Summe	2.023	2.414

Die Kautionen betreffen in erster Linie Sicherheitsleistungen für Mietverträge. Bei den derivativen finanziellen Vermögenswerten handelt es sich um abgeschlossene Zinssicherungsinstrumente zur Begrenzung von Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Ratenkaufportfolios.

6.8 Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte umfassen hauptsächlich Umsatzsteuerforderungen in Höhe von TEUR 54.522 (2024: TEUR 45.065), aktive Rechnungsabgrenzungsposten für Versicherungen sowie Vermögenswerte aus der Bilanzierung von Rückgaberechten von Autohero-Kunden.

6.9 Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente enthalten Barguthaben in Höhe von TEUR 358.268 (2024: TEUR 241.586), die als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten verpfändet sind (siehe Anhangangabe 6.13) und dienen im Wesentlichen der Vorfinanzierung für den zukünftigen Erwerb von Fahrzeugen sowie dem weiteren Ausbau des Ratenkaufprogramms und des Merchant Financing Programms.

6.10 Eigenkapital

Die Stammaktien der AUTO1 Group SE sind Stückaktien ohne Nennbetrag, welche voll eingezahlt sind. Alle Stammaktien sind in Bezug auf das Restvermögen der Gesellschaft gleichrangig. Die Inhaber dieser Aktien haben Anspruch auf gegebenenfalls erklärte Dividenden und sind bei Hauptversammlungen des Unternehmens zu einer Stimme pro Aktie berechtigt.

Am 4. Februar 2021 schloss die AUTO1 Group SE den Börsengang an der Frankfurter Wertpapierbörse erfolgreich

ab. Seit diesem Zeitpunkt werden die Aktien (ISIN: DE000A2LQ884, WKN: A2LQ88) im Regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 6. Juni 2024 ist der Vorstand ermächtigt worden mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 5. Juni 2029 (einschließlich) einmalig oder mehrmals um insgesamt bis zu EUR 94.582.400 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautende Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2024/I).

Im Geschäftsjahr 2025 wurden folgende Kapitalerhöhungen durchgeführt: Mit Eintragung im Handelsregister am 19. März 2025 wurde eine Erhöhung des Grundkapitals um EUR 1.408.489 auf EUR 219.252.333 vorgenommen. Mit Eintragung im Handelsregister am 28. Mai 2025 erfolgte die Erhöhung des Grundkapitals um EUR 266.163 auf EUR 219.518.496. Mit Eintragung im Handelsregister am 25. August 2025 wurde das Grundkapital um EUR 819.429 auf EUR 220.337.925 erhöht. Die Eintragung im Handelsregister am 27. November 2025 führte zu einer Erhöhung des Grundkapitals um EUR 496.791 auf EUR 220.834.716. Diese Kapitalerhöhungen standen im Zusammenhang mit der Erfüllung von anteilsbasierten Vergütungen in Aktien und wurden jeweils unter teilweiser Ausschöpfung des Genehmigten Kapitals 2024/I durchgeführt. Das Genehmigte Kapital 2024/I beträgt zum Ende des Geschäftsjahres 2025 nach teilweiser Ausschöpfung EUR 90.899.431.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Grundkapitals und der Kapitalrücklagen:

TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklage
Stand zum 1. Jan. 2025	217.844	1.735.473
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im März 2025	1.408	8.776
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im Mai 2025	266	2.501
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im August 2025	819	4.795
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im November 2025	497	4.167
Stand zum 31. Dez. 2025	220.835	1.755.713

TEUR	Grundkapital	Kapitalrücklage
Stand zum 1. Jan. 2024	216.216	1.718.879
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im März 2024	441	4.557
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im Juni 2024	495	4.737
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im August 2024	258	2.398
Kapitalerhöhung (VSIP/SCP/VOP) im Dezember 2024	434	4.902
Stand zum 31. Dez. 2024	217.844	1.735.473

6.11 Anteilsbasierte Vergütung

Die sonstigen Rücklagen im Eigenkapital in Bezug auf alle anteilsbasierten Vergütungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	
Anteilsbasierte Vergütung am 1. Jan. 2025	69.924
+ Erfassung der anteilsbasierten Vergütung („equity-settled“)	15.822
- Umgliederung der anteilsbasierten Vergütung in die Kapitalrücklage	(23.230)
Anteilsbasierte Vergütung am 31. Dez. 2025	62.516

Der Effekt auf den Gewinn oder Verlust kann dem Kapitel 5.4 entnommen werden.

1. Long-Term Incentive Plan 2020 - Vorstandsmitglied

Konditionen

Im Dezember 2020 wurden einem Vorstandsmitglied Bezugsrechte auf Aktien der Gesellschaft unter einem neuen langfristigen Vergütungsprogramm (Long-Term Incentive Plan 2020) als Anreiz im Zusammenhang mit der künftigen Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Konzern gewährt. Es wurde ein bedingtes Kapital zur Bedienung der Aktienoptionen geschaffen. Der Anreiz wurde durch die Gewährung von 7.500.000 Aktienoptionen mit Bezugsrechten auf bis zu 6.624.900 Stammaktien umgesetzt. Das Vesting erfolgt in 20 gleichen Tranchen zum Ende eines jeden Kalenderquartals. Die Aktienoptionen wurden im Falle eines erfolgreichen IPOs in Aktien gewandelt. Die Ausübung der Aktienoptionen hängt neben dem Vesting von einer Wartefrist sowie festgelegten Performance Bedingungen ab. Die gewährten Anreize beziehen sich auf einen Ausgleich in

Eigenkapitalinstrumenten. Folglich werden die Anreize als anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst. In Folge des Börsengangs blieben alle Bedingungen unverändert.

Im Jahr 2023 wurde das Programm hinsichtlich des möglichen Ausübungsfensters sowie der Performance Bedingungen leicht modifiziert. Der sich aus der Modifikation ergebende inkrementelle beizulegende Zeitwert wird über die verbleibende Anwartschaftsdauer verteilt.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wurde nach einem simulationsbasierten Optionspreismodell ermittelt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wurden folgende wesentliche Parameter zugrunde gelegt: ein Aktienkurs von EUR 15,30 (voll verwässerter Aktienkurs als Ausgangsbasis des simulationsbasierten Optionswertkalküls), eine erwartete Volatilität von 25 %, ein fester Ausübungspreis von EUR 15,76, eine Wartezeit bis zum 31. Dezember 2024 (betreffend 6.000.000 Aktienoptionen) bzw. 31. Dezember 2025 (betreffend 1.500.000 Aktienoptionen), ein jeweils anschließendes Ausübungszeitfenster bis zum 31. Dezember 2027 und ein risikoloser Zinssatz von 0 %. Die erwartete Volatilität wurde von der historischen Volatilität von Peergroup-Unternehmen abgeleitet. Die Bewertung ergab einen gewichteten durchschnittlichen beizulegenden Zeitwert von EUR 0,66 je Bezugsrecht.

Der inkrementelle beizulegende Zeitwert der Bezugsrechte zum Zeitpunkt der Modifikation im Geschäftsjahr 2023 wurde ebenfalls nach einem simulationsbasierten Optionspreismodell ermittelt. Folgende wesentliche Parameter wurden zugrunde gelegt: ein Unternehmenswert von EUR 1.673 Mio., eine erwartete Volatilität von 27 %, ein fester Ausübungspreis von EUR 15,76, eine verbleibende Wartezeit bis zum 24. August 2027, ein jeweils anschließendes Ausübungszeitfenster bis zum 31. Dezember 2030 und ein risikoloser Zinssatz von 2,5 %. Die erwartete Volatilität wurde von der historischen Volatilität von Peergroup-Unternehmen abgeleitet.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden Bezugsrechte auf Aktien haben einen Ausübungspreis von EUR 15,76 und eine gewichtete durchschnittliche Restvertragsdauer von 19 Monaten.

Überleitung ausstehender Bezugsrechte

	2025	
	Anzahl der Bezugsrechte	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	7.500.000	15,76
Im Zeitraum verfallen	-	-
Im Zeitraum gewährt	-	-
Im Zeitraum ausgeübt	-	-
Ausstehend am 31. Dezember	7.500.000	15,76
Ausübbar am 31. Dezember	-	-

	2024	
	Anzahl der Bezugsrechte	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	7.500.000	15,76
Im Zeitraum verfallen	-	-
Im Zeitraum gewährt	-	-
Im Zeitraum ausgeübt	-	-
Ausstehend am 31. Dezember	7.500.000	15,76
Ausübbar am 31. Dezember	-	-

II. AUTO1 Share Compensation Program 2021

Konditionen

Im Geschäftsjahr 2021 wurde ein weiteres Programm zur anteilsbasierten Vergütung eingeführt, das Mitarbeitern virtuelle Anteile als Anreiz im Zusammenhang mit der künftigen Tätigkeit im Konzern gewährt (AUTO1 Share Compensation Program 2021). Die virtuellen Anteile werden den Begünstigten unentgeltlich gewährt. Die Anzahl der gewährten virtuellen Anteile ergibt sich aus einem Zuteilungsbetrag in EUR, der für jeden einzelnen Begünstigten festgelegt wird. Der Zuteilungsbetrag wird in virtuelle Anteile umgerechnet, indem der Betrag durch den durchschnittlichen Börsenkurs der Aktien der AUTO1 Group SE während eines im Zuteilungsschreiben angegebenen Referenzzeitraums dividiert wird. Das Vesting erfolgt in der Regel nach dem Ablauf von 18 Monaten. Der Ausgleich kann innerhalb bestimmter Ausübungszeiträume zweimal pro Jahr vom Begünstigten beantragt werden. Das Programm

räumt der AUTO1 Group SE ein Wahlrecht hinsichtlich des Ausgleichs der virtuellen Anteile ein (Barausgleich oder Ausgleich mit Eigenkapitalinstrumenten). Da kein Kriterium des IFRS 2.41 erfüllt ist, wurde das Programm als anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wird wie folgt bestimmt. Die Anzahl der gewährten virtuellen Anteile ergibt sich aus einem Zuteilungsbetrag in EUR, der für jeden einzelnen Teilnehmer festgelegt und später in virtuelle Anteile, durch Division des Betrags durch den durchschnittlichen Börsenkurs der realen Aktien der AUTO1 Group SE während eines im Zuteilungsangebot festgelegten Referenzzeitraums, umgerechnet wird. Eine Optionspreisbewertung unter Berücksichtigung üblicher Inputparameter wie u.a. einer Volatilität ist insofern nicht erforderlich.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden virtuellen Anteile haben eine gewichtete durchschnittliche Restvertragsdauer von 1 Monat.

III. Virtual Option Program

Konditionen

Im Rahmen des Virtual Option Programms erhalten Mitarbeiter und Freiberufler einen Teil ihrer Vergütung in Form von virtuellen Optionen. Jede virtuelle Option gewährt dem Teilnehmer ein Optionsrecht gegenüber der Gesellschaft, das durch Übertragung von Aktien der AUTO1 Group erfüllt wird. Alternativ kann der Ausgleich nach dem Ermessen der Gesellschaft auch durch Barzahlung erfolgen. Die virtuellen Optionen werden in drei Tranchen mit drei verschiedenen Unverfallbarkeitsfristen gewährt, die für jeden Teilnehmer individuell festgelegt werden. Der Teilnehmer kann die Optionsrechte aus den ihm zugeteilten virtuellen Optionen frühestens nach Ablauf der jeweiligen Unverfallbarkeitsfrist für die jeweilige Tranche ausüben. Die virtuellen Optionen können innerhalb bestimmter Ausübungszeiträume mindestens zweimal im Jahr ausgeübt werden. Die Optionsrechte haben eine Laufzeit von fünf Jahren, beginnend mit dem Ablauf der jeweiligen Unverfallbarkeitsfrist.

Da kein Kriterium des IFRS 2.41 erfüllt ist, wurde das Programm als anteilbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst.

Bemessung zum beizulegenden Zeitwert

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wird wie folgt bestimmt. Der Teilnehmer erhält virtuelle Anteile abhängig von der im Zuteilungsangebot festgelegten Anzahl. Der Ausübungspreis der virtuellen Anteile ist annähernd Null, weshalb der Wert einer Option dem durchschnittlichen Börsenkurs der realen Aktien der AUTO1 Group SE während eines im Zuteilungsangebot festgelegten Referenzzeitraums entspricht. Eine Optionspreisbewertung unter Berücksichtigung üblicher Inputparameter wie u.a. einer Volatilität ist insofern nicht erforderlich. In Einzelfällen hängt die Anzahl der im abgelaufenen Geschäftsjahr gewährten virtuellen Optionen von Nicht-Marktbedingungen ab, die die Anzahl der verdienten Optionen beeinflussen.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden virtuellen Anteile haben eine gewichtete durchschnittliche Restvertragsdauer von 13 Monaten.

Überleitung ausstehender virtueller Optionen

	2025	
	Anzahl der virtuellen Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	3.213.121	-
Im Zeitraum verfallen	33.304	-
Im Zeitraum gewährt	475.193	-
Im Zeitraum ausgeübt	1.559.953	-
Ausstehend am 31. Dezember	2.095.057	-
Ausübbar am 31. Dezember	274.254	-

IV. Long-Term Incentive Plan 2023 – Vorstandsmitglied

Konditionen

Im November 2023 wurden einem Vorstandsmitglied virtuelle Bezugsrechte auf Aktien der Gesellschaft unter einem neuen langfristigen Vergütungsprogramm (Long-Term Incentive Plan 2023) als Anreiz im Zusammenhang mit der künftigen Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Konzern gewährt. Der Anreiz wurde durch die Gewährung von insgesamt 772.835 virtuellen Aktienoptionen, aufgeteilt auf drei Tranchen, mit Bezugsrechten auf Stammaktien umgesetzt. Das Vesting erfolgt quartalsweise bis zum 31. Dezember 2025. Die Ausübung der virtuellen Aktienoptionen hängt neben dem Vesting von festgelegten Performance Bedingungen ab. Die gewährten Anreize beziehen sich auf einen Ausgleich in Eigenkapitalinstrumenten. Folglich

werden die Anreize als anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wurde nach einem simulationsbasierten Optionspreismodell ermittelt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wurden folgende wesentliche Parameter zugrunde gelegt: ein Aktienkurs von EUR 6,14 (voll verwässerter Aktienkurs als Ausgangsbasis des simulationsbasierten Optionswertkalküls), eine erwartete Volatilität von 27 %, ein Ausübungspreis von EUR 0,01 für zwei Tranchen und EUR 15,00 für die dritte Tranche sowie ein risikoloser Zinssatz von 2,42 %. Die erwartete Volatilität wurde von der historischen Volatilität von Peergroup-Unternehmen abgeleitet. Die Bewertung ergab einen gewichteten durchschnittlichen beizulegenden Zeitwert von EUR 4,09 je virtuellem Bezugsrecht.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden Bezugsrechte auf Aktien haben einen gewichteten Ausübungspreis von EUR 5,80 und eine gewichtete durchschnittliche Restvertragsdauer von 10 Monaten.

Überleitung ausstehender Bezugsrechte

	2025	
	Anzahl der virtuellen Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	772.835	5,14
Im Zeitraum verfallen	-	-
Im Zeitraum gewährt	-	-
Im Zeitraum ausgeübt	88.408	0,01
Ausstehend am 31. Dezember	684.427	5,80
Ausübbar am 31. Dezember	106.092	0,01

V. Long-Term Incentive Plan 2025 – Vorstandsmitglied

Konditionen

Im Juli 2025 wurden einem Vorstandsmitglied Bezugsrechte auf Aktien der Gesellschaft unter einem neuen langfristigen Vergütungsprogramm (Long-Term Incentive Plan 2025) als Anreiz im Zusammenhang mit der künftigen Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Konzern gewährt. Es wurde ein bedingtes Kapital zur Bedienung der Aktienoptionen geschaffen. Der Anreiz wurde durch die Gewährung von

7.500.000 Aktienoptionen mit Bezugsrechten auf bis zu 6.245.000 Stammaktien umgesetzt. Das Vesting erfolgt mit Beginn des Jahres 2026 in 20 gleichen Tranchen zum Ende eines jeden Kalenderquartals. Die Ausübung der Aktienoptionen hängt neben dem Vesting von einer Wartefrist sowie festgelegten Performance Bedingungen ab. Die gewährten Anreize beziehen sich auf einen Ausgleich in Eigenkapitalinstrumenten. Folglich werden die Anreize als anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt ab dem Geschäftsjahr 2026 auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wurde nach einem simulationsbasierten Optionspreismodell ermittelt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wurden folgende wesentliche Parameter zugrunde gelegt: ein Unternehmenswert von EUR 5,8 Mrd., eine erwartete Aktienkursvolatilität von 31,7 %, ein fester Ausübungspreis von EUR 25,00, eine verbleibende Wartezeit bis zum 31. Dezember 2030, ein anschließendes Ausübungszeitfenster und ein risikoloser Zinssatz von 2,21 %. Die erwartete Volatilität wurde von der historischen Volatilität von Peergroup-Unternehmen abgeleitet. Die Bewertung ergab einen gewichteten durchschnittlichen beizulegenden Zeitwert von EUR 0,53 je Bezugsrecht.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden Bezugsrechte auf Aktien haben einen gewichteten Ausübungspreis von EUR 25,00 und eine gewichtete durchschnittliche Restvertragsdauer von 60 Monaten.

Überleitung ausstehender Bezugsrechte

	2025	
	Anzahl der virtuellen Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	-	-
Im Zeitraum verfallen	-	-
Im Zeitraum gewährt	7.500.000	25,00
Im Zeitraum ausgeübt	-	-
Ausstehend am 31. Dezember	7.500.000	25,00
Ausübbar am 31. Dezember	-	-

VI. Long-Term Incentive Plan 2025/II – Vorstandsmitglied

Konditionen

Im November 2025 wurden einem Vorstandsmitglied virtuelle Bezugsrechte auf Aktien der Gesellschaft unter einem neuen langfristigen Vergütungsprogramm (Long-Term Incentive Plan 2025/II) als Anreiz im Zusammenhang mit der künftigen Tätigkeit als Vorstandsmitglied im Konzern gewährt. Der Anreiz wurde durch die Gewährung von insgesamt 855.625 virtuellen Aktienoptionen, aufgeteilt auf zwei Tranchen, mit Bezugsrechten auf Stammaktien umgesetzt. Das Vesting erfolgt jährlich bis zum 31. Dezember 2030. Die Ausübung der virtuellen Aktienoptionen hängt neben dem Vesting von festgelegten Performance Bedingungen ab. Die gewährten Anreize beziehen sich auf einen Ausgleich in Eigenkapitalinstrumenten. Folglich werden die Anreize als anteilsbasierte Vergütung mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente klassifiziert. Die Erfassung des Aufwands erfolgt ab dem Geschäftsjahr 2026 auf Basis des jeweiligen Erdienungszeitraums und wird im Eigenkapital erfasst.

Bemessung der beizulegenden Zeitwerte

Der beizulegende Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt der Bezugsrechte wurde nach einem simulationsbasierten Optionspreismodell ermittelt. Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts wurden folgende wesentliche Parameter zugrunde gelegt: ein Aktienkurs von EUR 28,14, eine erwartete Aktienkursvolatilität von 30,4 %, ein Ausübungspreis von EUR 0,01 und ein risikoloser Zinssatz von 2,34 %. Die erwartete Volatilität wurde von der historischen Volatilität von Peergroup-Unternehmen abgeleitet. Die Bewertung ergab einen gewichteten durchschnittlichen beizulegenden Zeitwert von EUR 3,24 je virtuellem Bezugsrecht.

Die zum 31. Dezember 2025 ausstehenden Bezugsrechte auf Aktien haben einen gewichteten Ausübungspreis von EUR 0,01.

Überleitung ausstehender Bezugsrechte

	2025	
	Anzahl der virtuellen Optionen	Gewichteter durchschnittlicher Ausübungspreis
Ausstehend am 1. Januar	-	-
Im Zeitraum verfallen	-	-
Im Zeitraum gewährt	855.625	0,01
Im Zeitraum ausgeübt	-	-
Ausstehend am 31. Dezember	855.625	0,01
Ausübbar am 31. Dezember	-	-

6.12 Rückstellungen

TEUR	1 Jan. 2025	Inanspruchnahme	Auflösung	Zugänge	Umbuchungen	31. Dez. 2025
Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten	4.295	-	1.590	4.567	-	7.272
Rückstellungen für Fahrzeuge	17.290	14.569	1.644	17.345	-	18.422
Sonstige Rückstellungen	221	-	-	-	-	221
Summe	21.807	14.569	3.234	21.912	-	25.916

Die Rückstellungen für Fahrzeuge wurden hauptsächlich im Zusammenhang mit Gewährleistungen gebildet.

6.13 Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten der Gruppe werden im Rahmen von Asset-Backed-Securitization („ABS“) Programmen über unsere Finanzierungsgesellschaften aufgenommen. Die jeweiligen ABS-Programme erlauben nur einen Rückgriff auf die jeweiligen als Sicherheiten gewährten Vermögenswerte („non-recourse“). Die Sicherheiten umfassen die finanzierten Vermögenswerte und die durch die Finanzierungs- und vorratsvermögenhaltende Gesellschaften verfügbaren Bankguthaben.

Im Dezember 2020 wurde das strukturierte Unternehmen AUTO1 Funding B.V. mit Sitz in Amsterdam, Niederlande, gegründet, das von der AUTO1 Group SE beherrscht und vollkonsolidiert wird. Die AUTO1 Funding B.V. gab im Januar 2021 im Rahmen einer Verbriefung („Inventory ABS-Facility“; sog. „Non-Recourse-Finanzierung“) Schuldscheindarlehen und Namensschuldverschreibungen aus, um den wachsenden Fahrzeughandel des Konzerns zu finanzieren.

Im Februar 2022 wurde das strukturierte Unternehmen Autohero Funding 1 B.V. mit Sitz in Amsterdam, Niederlande, gegründet, das von der AUTO1 Group SE beherrscht und vollkonsolidiert wird. Die Autohero Funding 1 B.V. gab im April 2022 im Rahmen einer Verbriefung („Consumer Loan ABS-Facility“; sog. „Non-Recourse-Finanzierung“) Schuldinstrumente aus, um das wachsende Ratenkaufprogramm von Autohero zu finanzieren.

Darüber hinaus wurde im Oktober 2023 das strukturierte Unternehmen AUTO1 Car Funding S. à r. l. mit Sitz in Luxemburg, Großherzogtum Luxemburg, gegründet, das von der AUTO1 Group SE beherrscht und vollkonsolidiert wird. Die AUTO1 Car Funding S.à r.l. gab im Dezember 2023 im Rahmen einer Verbriefung („Merchant Financing ABS-Facility“; sog. „Non-Recourse-Finanzierung“) Schuldinstrumente aus, um das

Händlerfinanzierungsprogramm von AUTO1 zu refinanzieren.

Ein Teil des Ratenkaufportfolios wurde im Juli 2024 sowie ein weiterer Teil im September 2025 zu als vorteilhafter gewerteten Bedingungen refinanziert. Dabei wurde jeweils ein geschlossenes Teilportfolio aus der Consumer Loan ABS-Facility herausgenommen. Zur Refinanzierung dieser Teilportfolios hat die AUTO1 Car Funding S. à r. l. (Compartment FinanceHero 2024-1 und Compartment FinanceHero 2) in der Folge öffentlich gelistete Schuldverschreibungen („Public ABS-Notes“) emittiert. Die Public ABS-Notes werden monatlich aus den Zahlungseingängen auf die Ratenkaufforderungen getilgt.

Im Oktober 2025 wurde die Refinanzierung des Vorratsvermögens in Italien neu strukturiert. Zu diesem Zweck erfolgte eine Ausgliederung des italienischen Vorratsvermögens aus der zuvor genannten Inventory ABS-Facility und der Abschluss einer separaten neuen Inventory ABS-Facility für Italien durch die AUTO1 Car Funding S. à r. l. (Compartment Mercurio).

Das Vorratsvermögen mit einem Buchwert von TEUR 1.057.654 dient als Sicherheit für die beiden Inventory ABS-Facilities. Die Ratenkaufforderungen mit einem Buchwert von TEUR 548.628 sichern die Consumer Loan ABS-Facility sowie die beiden Public ABS-Notes. Die Forderungen gegen Händler aus dem Merchant Financing Programm mit einem Buchwert von TEUR 302.978 dienen als Sicherheit für die Merchant Financing Facility.

Diese „non-recourse“ Schuldinstrumente werden in der Bilanz wie folgt erfasst:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Finanzierungsverbindlichkeiten (langfristige)		
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten	1.027.551	727.972
Public ABS-Notes	295.744	139.279
Summe	1.323.295	867.251
Finanzierungsverbindlichkeiten (kurzfristige)		
Public ABS-Notes	41.352	40.341
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten	237.217	174.448
Aufgelaufene Zinsen und Gebühren	978	831
Summe	279.547	215.620

Die Verbindlichkeiten gegenüber Finanzinstituten betreffen die zum Stichtag in Anspruch genommenen Darlehen aus den oben genannten Verbriefungsprogrammen.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus den ABS-Facilities und Public ABS-Notes werden aufgrund ihres langfristigen Charakters grundsätzlich unter den langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesen. Sie werden jedoch als kurzfristig klassifiziert, wenn AUTO1 am Abschlussstichtag nicht das Recht hat, die Rückzahlung über einen Zeitraum von mehr als 12 Monaten hinauszuschieben. Die Verbindlichkeiten aus der Merchant Financing ABS-Facility werden als kurzfristig ausgewiesen, da die revolvingende Periode der Fazilität Ende Januar 2026 enden und anschließend die Rückzahlungsphase beginnen würde. AUTO1 hat die Kreditlinie im Februar 2026 verlängert. Für die Public ABS-Notes wird der Teil der Verbindlichkeiten als kurzfristig ausgewiesen, für den im Jahr 2026 eine Rückzahlung erwartet wird. Grundlage hierfür ist das Rückzahlungsprofil der verbrieften Ratenkaufforderungen.

Im Folgenden werden die Nominalbeträge der Inanspruchnahme der drei von externen Kreditgebern bereitgestellten Fazilitäten sowie der Public ABS-Notes zum Bilanzstichtag dargestellt:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Inanspruchnahme ABS-Facilities und Public ABS-Notes		
Inventory ABS-Facilities	881.000	600.000
Public ABS-Notes	337.096	179.620
Consumer Loan ABS-Facility	150.000	130.401
Merchant Financing ABS-Facility	237.217	174.448
Summe	1.605.313	1.084.469

Die Differenz aus der Summe der Inanspruchnahmen der ABS-Facilities sowie ABS-Notes und dem Buchwert der ausgewiesenen Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt sich aus der Berücksichtigung von Transaktionskosten, die über die entsprechende Vertragslaufzeit nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden.

6.14 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind nicht abgesichert.

Die Buchwerte werden aufgrund ihrer Kurzfristigkeit als gleichwertig mit deren beizulegenden Zeitwerten betrachtet. Die Zahlung erfolgt in der Regel innerhalb von 30 Tagen, hängt jedoch von den individuellen Zahlungsbedingungen ab.

6.15 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten		
Leasingverbindlichkeiten	58.240	58.149
Sonstige	464	1.737
Summe	58.704	59.886
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten		
Leasingverbindlichkeiten	36.807	32.533
Summe	36.807	32.533

Die Anhangangabe 6.3 enthält weitere Angaben zu den Leasingverhältnissen.

6.16 Sonstige Verbindlichkeiten

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten		
Vertragsverbindlichkeiten	4.686	3.025
Summe	4.686	3.025
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		
Vertragsverbindlichkeiten	108.476	90.858
Personalbezogene Verbindlichkeiten	34.433	28.718
Sonstige	18.554	20.462
Summe	161.464	140.038

Die sonstigen Verbindlichkeiten resultieren hauptsächlich aus Vertragsverbindlichkeiten und personalbezogenen Verbindlichkeiten.

Die Vertragsverbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen das Händlergeschäft. Es wird eine Vertragsverbindlichkeit korrespondierend zur Forderung erfasst, wenn eine Zahlung von einem Händler fällig ist. Die Umsatzerlöse in Bezug auf ausstehende Vertragsverbindlichkeiten werden mit Zahlung des Händlers erfasst.

Die personalbezogenen Verbindlichkeiten umfassen überwiegend Urlaubsansprüche, Lohnsteuerverbindlichkeiten und Sozialversicherungsabgaben.

7. Erläuterungen zur Konzernkapitalflussrechnung

Die Cashflows aus Finanzierungstätigkeit werden mit der Bilanz wie folgt abgestimmt:

TEUR	31. Dez. 2025	Mittelabflüsse	Mittelzuflüsse	Aufgelaufener Zinsaufwand (zahlungsunwirksam)	Bezahlte Zinsaufwendungen (Mittelabfluss)	Zugänge/ Abgänge (zahlungsunwirksam)	Wechselkursänderungen	1 Jan. 2025
Finanzierungsverbindlichkeiten	1.602.842	(864.446)	1.385.290	147	-	(1.020)	-	1.082.871
Leasingverbindlichkeiten	95.047	(42.072)	-	-	-	46.272	165	90.682
Summe	1.697.889	(906.518)	1.385.290	147	-	45.252	165	1.173.553
TEUR	31. Dez. 2024	Mittelabflüsse	Mittelzuflüsse	Aufgelaufener Zinsaufwand (zahlungsunwirksam)	Bezahlte Zinsaufwendungen (Mittelabfluss)	Zugänge/ Abgänge (zahlungsunwirksam)	Wechselkursänderungen	1 Jan. 2024
Finanzierungsverbindlichkeiten	1.082.871	(1.007.603)	1.347.944	150	-	277	-	742.103
Leasingverbindlichkeiten	90.682	(34.828)	-	-	-	55.749	(83)	69.844
Summe	1.173.553	(1.042.431)	1.347.944	150	-	56.026	(83)	811.947

Die zahlungsunwirksamen Änderungen der Finanzierungsverbindlichkeiten beziehen sich im Wesentlichen auf Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Die sonstigen zahlungsunwirksamen Änderungen im operativen Cashflow beziehen sich im Wesentlichen auf die im abgelaufenen Geschäftsjahr ergebniswirksam vorgenommene Wertminderung auf Forderungen in Höhe von TEUR 25.712 (2024 : TEUR 11.364) sowie auf die Wertberichtigung von Vorräten in Höhe von TEUR 9.803 (2024: TEUR 11.793).

8. Erläuterungen zur Konzern Eigenkapitalveränderungsrechnung

Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Anzahl der Anteile	2025	2024
Ausgegeben am 1. Januar	217.843.835	216.216.288
Ausgabe während des Jahres	2.990.881	1.627.547
Ausgegeben am 31. Dezember	220.834.716	217.843.835
Genehmigtes Kapital - Nennwert EUR	90.899.431	93.890.312

Bei den ausgegebenen Anteilen handelt es sich um Stammaktien ohne Nennwert, die ihren Inhabern das Recht auf das Restvermögen der Gesellschaft und auf eine Stimme pro Anteil bei den Hauptversammlungen einräumen. AUTO1 hält zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 467.035 (2024: 697.668) eigene Anteile.

Die Kapitalrücklage umfasst das dem Unternehmen von den Aktionären über das gezeichnete Kapital hinaus als Agio zugeflossene Eigenkapital. Außerdem wird im Rahmen der Erfüllung von Beteiligungsprogrammen in Aktien der das gezeichnete Kapital übersteigende Betrag in der Kapitalrücklage eingestellt.

Für weitere Details und Sachverhalte, die das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage betrafen siehe Anhangangabe 6.10 und 6.11.

Art und Zweck der Sonstigen Rücklagen

Rücklage für Währungsumrechnung

Die Rücklage für Währungsumrechnung umfasst alle Fremdwährungsdifferenzen, die sich aus der Umrechnung der Abschlüsse von ausländischen Tochtergesellschaften ergeben.

Übrige Rücklage

Die übrigen Rücklagen umfassen die im Eigenkapital ausgewiesenen Beteiligungsprogramme, welche seitens des Konzerns noch nicht erfüllt wurden. Bei der Erfüllung der Beteiligungsprogramme in Aktien erfolgt eine Umbuchung der vorher in der übrigen Rücklage erfassten Beträge in Höhe der im Handelsregister eingetragenen Kapitalerhöhung in das gezeichnete Kapital sowie mit dem Restbetrag in die Kapitalrücklage.

Rücklage für Sicherungsbeziehungen

Die Rücklage für Sicherungsbeziehungen resultiert aus der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen in der Autohero Funding 1 B.V. und der AUTO1 Car Funding S.à r.l. (siehe Anhangangabe 9 - Absicherung von Zahlungsströmen). In der Rücklage für Sicherungsbeziehungen wird die Rücklage für Kosten der Absicherung einbezogen.

9. Finanzinstrumente

Die folgende Übersicht bildet die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und finanziellen Verbindlichkeiten, einschließlich ihrer Einordnung in die Bewertungskategorien des IFRS 9 ab. Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund ihrer kurzen Laufzeit ihren beizulegenden Zeitwerten. Der beizulegende Zeitwert der langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann insbesondere aufgrund von Veränderungen im Zinsumfeld vom Buchwert abweichen. Für alle anderen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Bewertungskategorie „Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten“ traten keine Änderungen ein, die eine wesentliche Auswirkung auf die beizulegenden Zeitwerte dieser Instrumente seit ihrer erstmaligen Erfassung gehabt hätten. Die beizulegenden Zeitwerte der derivativen finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie der Forderungen aus Ratenkäufen werden anhand der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt. Dabei bilden die Zinssätze den maßgeblichen Inputfaktor.

31. Dez. 2025				
TEUR	Bewertungskategorie	Buchwert	Zeitwert	Zeitwert-Hierarchie
Finanzielle Vermögenswerte				
Langfristige finanzielle Vermögenswerte		457.018		
<i>davon Forderungen aus Ratenkäufen</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	449.279	449.749	2
<i>davon derivative finanzielle Vermögenswerte</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	368	368	2
<i>davon sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	7.372	n.v.	n.v.
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	495.704	n.v.	n.v.
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	2.023	n.v.	n.v.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	603.970	n.v.	n.v.
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		1.381.999		
<i>davon Finanzierungsverbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	1.323.295	n.v.	n.v.
<i>davon derivative finanzielle Verbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	443	443	2
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	58.240	n.v.	n.v.
<i>davon sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	21	n.v.	n.v.
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	316.355		
<i>davon Finanzierungsverbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	279.547	n.v.	n.v.
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	36.807	n.v.	n.v.
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	255.788	n.v.	n.v.

31. Dez. 2024

TEUR	Bewertungskategorie	Buchwert	Zeitwert	Zeitwert-Hierarchie
Finanzielle Vermögenswerte				
Langfristige finanzielle Vermögenswerte		298.826		
<i>davon Forderungen aus Ratenkäufen</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	292.442	295.747	2
<i>davon sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	6.384	n.v.	n.v.
Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	363.965	n.v.	n.v.
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	2.414	n.v.	n.v.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	613.378	n.v.	n.v.
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		927.137		
<i>davon Finanzierungsverbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	867.251	867.251	2
<i>davon derivative finanzielle Verbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	1.713	1.713	2
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	58.149	n.v.	n.v.
<i>davon sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	24	n.v.	n.v.
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	248.153		
<i>davon Finanzierungsverbindlichkeiten</i>	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	215.620	215.620	2
<i>davon Leasingverbindlichkeiten</i>	<i>Keine Bewertungskategorie gem. IFRS 9</i>	32.533	n.v.	n.v.
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	<i>Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten</i>	250.397	n.v.	n.v.

Das Nettoergebnis aus Finanzinstrumenten setzt sich wie folgt zusammen:

31. Dez. 2025				
TEUR	Zinsen	Wertminderung	Gewinn (+) / Verlust (-) aus der Bewertung	Summe
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	7.354	(25.712)	(19)	(18.377)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (FVTPL)	-	-	(465)	(465)
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	(29.969)	-	-	(29.969)
Nettoergebnis	(22.615)	(25.712)	(484)	(48.811)
31. Dez. 2024				
TEUR	Zinsen	Wertminderung	Gewinn (+) / Verlust (-) aus der Bewertung	Summe
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	8.984	(11.152)	(357)	(2.525)
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	(1.065)	(1.065)
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FVTPL)	(24.500)	-	-	(24.500)
Nettoergebnis	(15.516)	(11.152)	(1.422)	(28.090)

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine Finanzinstrumente gehalten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und deren beizulegender Zeitwert der Stufe 3 zugeordnet wurde.

Die Abweichung zwischen beizulegendem Zeitwert und Buchwert der langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten wird als unwesentlich erachtet, da diese einer variablen Verzinsung unterliegen.

Management des finanziellen Risikos

Die bedeutendsten finanziellen Risiken des Konzerns sind das Kreditrisiko, das Marktrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Liquiditätsrisiko.

Der Vorstand des Unternehmens trägt die Verantwortung für den Aufbau und die Kontrolle des Konzern-Risikomanagements.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko ist das Risiko, dass ein Geschäftspartner seinen Verpflichtungen im Rahmen eines Finanzinstruments nicht nachkommt und dies zu einem finanziellen Verlust

führt. Die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte entsprechen dem maximalen Ausfallrisiko.

Das Kreditrisiko gegenüber gewerblichen Geschäftspartnern des Konzerns wird in dem Umfang begrenzt, wie eine Anzahlung in bar erhalten wird. Im Übrigen werden Wertminderungen vorgenommen. Der Wertminderungsaufwand auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus Verträgen mit Kunden betrug im Berichtszeitraum insgesamt TEUR 25.712 (2024: TEUR 11.152). Forderungen, deren Einbringlichkeit als sehr gering eingestuft wird, werden abgeschrieben und ausgebucht.

Mit Ausnahme der Forderungen aus dem Merchant Financing Programm, ergibt sich für die kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des kurzen Zahlungsziels kein wesentlicher Wertberichtigungsbedarf. Für den Bestand an langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, welche aus den Ratenkäufen erfasst wurden, ergibt sich aufgrund von Veränderungen des Zinsniveaus ein vom Buchwert abweichender beizulegender Zeitwert.

Der Konzern verfügte zum 31. Dezember 2025 über Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von TEUR 603.970 (2024: TEUR 613.378). Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente werden bei Banken und Finanzinstituten hinterlegt, die hohe Kreditratings internationaler Ratingagenturen aufweisen. Der Konzern nimmt an, dass seine Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf Grundlage der externen Ratings der Banken und Finanzinstitute ein geringes Ausfallrisiko aufweisen und nimmt deswegen keine Wertberichtigungen vor.

Der Buchwert der finanziellen Vermögenswerte entspricht der maximalen Kreditrisikoposition des Konzerns. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum Abschlussstichtag auf TEUR 944.982 (2024: TEUR 656.407). Die sonstigen finanziellen Vermögenswerte belaufen sich auf TEUR 2.023 (2024: TEUR 2.414) für die kurzfristigen sonstigen finanziellen Vermögenswerte sowie TEUR 7.372 (2024: TEUR 6.384) für die langfristigen finanziellen Vermögenswerte. Eine bilanzielle Saldierung von finanziellen Vermögenswerten wird nicht vorgenommen. Darüber hinaus bestehen keine außerbilanziellen Aufrechnungspotentiale aufgrund von etwaigen Globalnettingvereinbarungen.

Marktrisiko

Marktrisiken ergeben sich aus dem Wechselkursrisiko bei konzerninternen Finanzierungen in Euro, die den Tochterunternehmen von der Muttergesellschaft zur Verfügung gestellt werden, wenn die funktionale Währung des Tochterunternehmens nicht der Euro ist. Die Auswirkungen durch Wechselkursschwankungen zum Berichtsstichtag ist jedoch unwesentlich.

Zinsänderungsrisiko

Ein Zinsänderungsrisiko ergibt sich unter anderem aus den Inventory ABS-Facilities, die variabel verzinst sind. Zum 31. Dezember 2025 sind diese Kreditlinien in Höhe von TEUR 881.000 in Anspruch genommen worden. Daneben unterliegt die im Geschäftsjahr 2023 abgeschlossene Merchant Financing ABS-Facility ebenfalls einer variablen Verzinsung. Das Zinsänderungsrisiko aus den Inventory ABS-Facilities und der Merchant Financing ABS-Facility wird bislang nicht gesichert.

Außerdem besteht ein Zinsänderungsrisiko bei der Consumer Loan ABS-Facility sowie den Public ABS-Notes, da die Erträge aus den Ratenkaufforderungen auf einer festen Verzinsung beruhen und die Refinanzierung durch die Consumer Loan ABS-Facility und Public ABS-Notes einer variablen Verzinsung unterliegt. Zum 31. Dezember 2025 ist die Consumer Loan ABS-Facility in Höhe von TEUR 150.000,

in Anspruch genommen worden. Die Public ABS-Notes haben zum Abschlussstichtag ein Nominalvolumen von TEUR 337.096. Um Schwankungen der Zahlungsströme aus Änderungen der Zinssätze abzusichern, werden für diese Zwecke Zinsswapgeschäfte abgeschlossen. Es wird eine Sicherungsquote von möglichst 1:1 angewandt. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen dem Sicherungsinstrument und dem abgesicherten Grundgeschäft wird auf Grundlage der Referenzzinssätze, der Laufzeiten, der Zinsanpassungstermine und der Fälligkeiten sowie der Nominalwerte hergestellt. Die voraussichtliche Wirksamkeit wird anhand der Critical Terms bestimmt. Die Hauptursachen für eine Unwirksamkeit im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen können Unterschiede in den Zinsanpassungsterminen zwischen den Sicherungsinstrumenten und dem Grundgeschäft sein. Eine für möglich gehaltene Erhöhung der Marktzinssätze um 100 Basispunkte zum Abschlussstichtag hätte – unter Berücksichtigung abgeschlossener Zinssicherungsinstrumente – den Gewinn oder Verlust um TEUR 11.268 vermindert. Die Veränderung der beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente hätte das Eigenkapital am Abschlussstichtag um TEUR 8.354 erhöht.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass der Konzern möglicherweise nicht in der Lage ist, seine finanziellen Verbindlichkeiten vertragsgemäß durch Lieferung von Zahlungsmitteln oder anderen finanziellen Vermögenswerten zu erfüllen. Die Steuerung der Liquidität im Konzern soll sicherstellen, dass soweit möglich stets ausreichend liquide Mittel verfügbar sind, um unter normalen, wie auch unter angespannten Bedingungen den Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nachkommen zu können, ohne untragbare Verluste zu erleiden oder die Reputation des Konzerns zu schädigen.

Der Konzern nutzt eine Kostenrechnung zur Berechnung seiner Produkt- und Servicekosten. Dies ermöglicht eine Überwachung des Zahlungsmittelbedarfs und die Optimierung der Zuflüsse auf das eingesetzte Kapital.

Der Konzern strebt an, die Höhe der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf einem Stand zu halten, der über den erwarteten Zahlungsabflüssen aus finanziellen Verbindlichkeiten liegt. Der Konzern überwacht zudem die Höhe der erwarteten Einzahlungen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Forderungen zusammen mit den erwarteten Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstigen Verbindlichkeiten.

Im Dezember 2020 wurde eine gesicherte rated Inventory ABS-Facility, die sich auf die Refinanzierung des Vorratsbestands bezieht, abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde die Inventory ABS-Facility in Höhe von TEUR 752.000 (2024: TEUR 600.000) in Anspruch genommen. Im November 2025 wurde die Kreditlinie bis zum 25. Mai 2029 verlängert. Die Rückzahlungsperiode beginnt im November 2027. Die Junior und die Mezzanine Notes werden von AUTO1 gehalten. Die Eckdaten dieser Kreditlinie sind wie folgt:

Art	Junior Notes	Mezzanine Notes	Senior Notes
Höhe der Kreditlinie	400.000.000 EUR	35.000.000 EUR	1.075.000.000 EUR
Zinssatz	5,00%	4,50% + EURIBOR (0%-floor)	1,50% + EURIBOR (0%-floor)
Laufzeit	25. Mai 2029		
Sicherheiten	Abtretung von Vorräten als Sicherheit sowie von Bankkonten der AUTO1 Funding B.V. und AUTO1 European Cars B.V. und Anteilen an der AUTO1 European Cars B.V.		

Im Oktober 2025 wurde die Refinanzierung des Vorratsvermögens in Italien umstrukturiert. Dafür wurde dieses aus der oben dargestellten Inventory ABS-Facility herausgelöst und eine dedizierte zweite Inventory ABS-Facility abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde diese Inventory ABS-Facility in Höhe von TEUR 129.000 in Anspruch genommen. Die Rückzahlungsperiode beginnt im November 2027. Die Junior Notes werden von AUTO1 gehalten. Die Eckdaten dieser Kreditlinie sind wie folgt:

Art	Junior Notes	Senior Notes
Höhe der Kreditlinie	100.000.000 EUR	200.000.000 EUR
Zinssatz	5,00%	1,75% + EURIBOR (0%-floor)
Laufzeit	25. Mai 2029	
Sicherheiten	Abtretung von Vorräten als Sicherheit sowie von Bankkonten der AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment Mercurio)	

Im April 2022 wurde im Zuge der Refinanzierung des Ratenkaufprogramms die gesicherte Consumer Loan ABS-Facility abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde die Consumer Loan ABS-Facility in Höhe von TEUR 150.000 (2024: TEUR 130.401) in Anspruch genommen. Die Junior und die Mezzanine Notes werden von AUTO1 gehalten. Die Rückzahlungsperiode beginnt im Januar 2027. Die Eckdaten dieser Kreditlinie sind wie folgt:

Art	Junior Notes	Mezzanine Notes	Senior Notes
Höhe der Kreditlinie	120.000.000 EUR	40.000.000 EUR	275.000.000 EUR
Zinssatz	5,00%	5,00%	1,40% + EURIBOR
Laufzeit	09. Januar 2029		
Sicherheiten	Abtretung von Forderungen sowie von Bankkonten der Autohero Funding 1 B.V. als Sicherheit.		

Im Juli 2024 erfolgte die Platzierung der Public ABS-Notes durch die AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment FinanceHero 2024-1) zur Refinanzierung eines bestehenden Ratenkaufportfolios von EUR 223 Mio. Die Public ABS-Notes werden monatlich aus den Rückzahlungen des verbrieften Ratenkaufportfolios getilgt. Der Class E Loan und der Sub Loan werden von AUTO1 gehalten. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 haben die Public ABS-Notes folgende Eckdaten:

Art	Class A Notes	Class B Notes	Class C Notes	Class D Notes	Class E Loan	Sub Loan
Höhe der Kreditlinie	86.954.204 EUR	11.200.000 EUR	10.100.000 EUR	7.900.000 EUR	11.200.000 EUR	87.828 EUR
Zinssatz	0,70% + EURIBOR	1,00% + EURIBOR	1,50% + EURIBOR	3,50% + EURIBOR	4,25%	5,00%
Laufzeit	Dezember 2033					
Sicherheiten	Abtretung von Forderungen sowie von Bankkonten der AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment FinanceHero 2024-1) als Sicherheit					

Im September 2025 erfolgte eine weitere Platzierung von Public ABS-Notes durch die AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment FinanceHero 2) zur Refinanzierung eines bestehenden Ratenkaufportfolios von TEUR 248,825. Die Public ABS-Notes werden monatlich aus den Rückzahlungen des verbrieften Ratenkaufportfolios getilgt. Der Class E Loan und der Sub Loan werden von AUTO1 gehalten. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 haben die Public ABS-Notes folgende Eckdaten:

Art	Class A Notes	Class B Notes	Class C Notes	Class D Notes	Class E Notes	Class F Loan	Sub Loan
Höhe der Kreditlinie	164.936.357 EUR	18.668.518 EUR	14.001.389 EUR	11.667.824 EUR	11.667.824 EUR	12.500.000 EUR	3.258.116 EUR
Zinssatz	0,64% + EURIBOR	0,85% + EURIBOR	1,30% + EURIBOR	1,75% + EURIBOR	2,70% + EURIBOR	4,50%	5,00%
Laufzeit	Juli 2035						
Sicherheiten	Abtretung von Forderungen sowie von Bankkonten der AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment FinanceHero 2) als Sicherheit						

Im Dezember 2023 wurde darüber hinaus für Zwecke der Refinanzierung des Merchant Financing Programms die gesicherte Merchant Financing ABS-Facility abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 wurde diese Merchant Financing ABS-Facility in Höhe von TEUR 237.217 (2024: TEUR 174.448) in Anspruch genommen. Im Februar 2026 wurde die Kreditlinie zuletzt verlängert. Die Rückzahlungsperiode beginnt im Januar 2027. Die Junior und die Mezzanine Notes werden von AUTO1 gehalten. Die Kreditlinie weist folgende Eckdaten auf:

Art	Junior Notes	Mezzanine Notes	Senior Notes
Höhe der Kreditlinie	5% der Gesamtkreditlinie	60.000.000 EUR	250.000.000 EUR
Zinssatz	7,50%	8,00% + EURIBOR	1,45% + EURIBOR
Laufzeit	01. Dezember 2027		
Sicherheiten	Abtretung von Forderungen sowie von Bankkonten der AUTO1 Car Funding S.à r.l. (Compartment 1) als Sicherheit		

gemäß den zugrundeliegenden Vertragsbedingungen zu einer kurzfristigen anteiligen Rückzahlungsverpflichtung führen. Darüber hinaus bestehen bankübliche Covenants, deren Nichteinhaltung ebenfalls zu einer vorzeitigen Rückzahlungsverpflichtung führen kann.

Da die ABS-Facilities und die Public ABS-Notes – wie oben beschrieben – die jeweiligen Vermögenswerte refinanzieren, kann ein Rückgang der entsprechenden Vermögenswerte

Bedeutung des Liquiditätsrisikos

Im Folgenden sind die vertraglichen undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der finanziellen Verbindlichkeiten zum Berichtsstichtag aufgeführt.

31. Dez. 2025					
TEUR	< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	Summe	Buchwert
Finanzierungsverbindlichkeiten	279.547	1.326.744	-	1.606.291	1.602.842
ABS Kreditlinien und Public ABS-Notes	279.547	1.326.744	-	1.606.291	1.602.842
Derivative finanzielle Instrumente	(1.022)	922	105	6	75
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	21	-	21	21
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	255.788	-	-	255.788	255.788
Verbindlichkeiten aus Leasingverpflichtungen	40.037	53.938	8.132	102.107	95.047
Summe	574.350	1.381.626	8.237	1.964.213	1.953.773
31. Dez. 2024					
TEUR	< 1 Jahr	1 - 5 Jahre	> 5 Jahre	Summe	Buchwert
Finanzierungsverbindlichkeiten	215.620	869.680	-	1.085.300	1.082.871
ABS Kreditlinien und Public ABS-Notes	215.620	869.680	-	1.085.300	1.082.871
Derivative finanzielle Instrumente	282	1.495	2	1.779	1.713
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	24	-	24	24
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	250.397	-	-	250.397	250.397
Verbindlichkeiten aus Leasingverpflichtungen	35.232	52.467	9.139	96.838	90.682
Summe	501.531	923.666	9.141	1.434.338	1.425.687

Absicherung von Zahlungsströmen

Zum 31. Dezember 2025 wurden folgende Instrumente gehalten, um sich gegen Zinsänderungsrisiken aus der Consumer Loan ABS-Facility und den Public ABS-Notes abzusichern. Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Durchschnittswerte der Nominalvolumina der noch nicht ausgelaufenen und sich monatlich reduzierenden Zinssicherungsinstrumente:

31. Dez. 2025	Restlaufzeit		
	1-6 Monate	6-12 Monate	Mehr als ein Jahr
Zinsänderungsrisiko, Zinsswaps			
Nominalwerte (in TEUR)	468.827	400.275	129.450
Durchschnittlicher Zinssatz	2,2 %	2,2 %	2,2 %

Im Vorjahr stellten sich die durchschnittlichen Nominalvolumina der noch nicht ausgelaufenen und sich monatlich reduzierenden Zinssicherungsinstrumente je nach Restlaufzeit wie folgt dar:

31. Dez. 2024	Restlaufzeit		
	1-6 Monate	6-12 Monate	Mehr als ein Jahr
Zinsänderungsrisiko, Zinsswaps			
Nominalwerte (in TEUR)	295.668	253.387	70.577
Durchschnittlicher Zinssatz	2,3 %	2,3 %	2,4 %

Beträge, die sich auf Posten beziehen, die als gesichertes Grundgeschäft designiert wurden, stellten sich zum Abschlussstichtag wie folgt dar:

31. Dez. 2025				
Zinsänderungsrisiko (in TEUR)	Wertänderung zur Berechnung der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehung	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
Variabel verzinsliche Instrumente	(1.614)	(1.339)	(147)	(90)

Im Vorjahr stellten sich die Beträge, die sich auf Posten beziehen, die als gesichertes Grundgeschäft designed wurden, wie folgt dar:

31. Dez. 2024				
Zinsänderungsrisiko (in TEUR)	Wertänderung zur Berechnung der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehung	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
Variabel verzinsliche Instrumente	(3.927)	(2.393)	(332)	1.210

Die Beträge, die sich auf Posten beziehen, die als Sicherungsinstrumente designed worden sind, sowie die Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen lauten folgendermaßen:

Zinsänderungsrisiko (in TEUR)	2025	2024
Nominalbetrag Zinssicherungsinstrumente	498.784	313.271
Buchwert Vermögenswerte	(75)	(1.713)
Bilanzposten, in dem das Sicherungsinstrument enthalten ist	Sonstige finanzielle Vermögenswerte (langfristig), Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (langfristig)	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (langfristig)
Veränderungen im Wert des Sicherungsinstruments, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	1.054	(3.134)
Erfolgswirksam erfasste Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen	(716)	(322)
Gesamtergebnisrechnungsposten, der die Unwirksamkeit der Absicherung beinhaltet	Materialaufwand	Materialaufwand
Kosten der Absicherung, erfasst im sonstigen Ergebnis	185	118
Betrag, der aus der Rücklage für Absicherung in den Gewinn oder Verlust umgegliedert worden ist	(293)	2.952
Betrag, der aus der Rücklage für Kosten der Absicherung in den Gewinn oder Verlust umgegliedert worden ist	(185)	(438)
Gesamtergebnisposten, der von der Umgliederung betroffen ist	Materialaufwand	Materialaufwand

Die folgende Tabelle enthält eine Überleitung der Risikokategorien der Eigenkapitalkomponenten und der Analyse der Positionen im sonstigen Ergebnis nach Steuern, die aus der Bilanzierung zur Absicherung von Zahlungsströmen resultieren:

TEUR	Rücklage für Absicherung	Rücklage für Kosten der Absicherung
Buchwert zum 1. Januar 2025	(2.393)	(332)
Veränderungen im beizulegenden Zeitwert	761	-
Betrag, der in die Gesamtergebnisrechnung umgegliedert wurde	293	185
Buchwert zum 31. Dezember 2025	(1.339)	(147)

Die Überleitung der Risikokategorien der Eigenkapitalkomponenten und der Analyse der Positionen im sonstigen Ergebnis nach Steuern, die aus der Bilanzierung zur Absicherung von Zahlungsströmen resultierte, sah für das Vorjahr folgendermaßen aus:

TEUR	Rücklage für Absicherung	Rücklage für Kosten der Absicherung
Buchwert zum 1. Januar 2024	698	(550)
Veränderungen im beizulegenden Zeitwert	(182)	(320)
Betrag, der in die Gesamtergebnisrechnung umgegliedert wurde	(2.952)	438
Steuern auf Bewegungen in den Rücklagen	43	100
Buchwert zum 31. Dezember 2024	(2.393)	(332)

Verwaltung des Kapitals

Die nachfolgende Tabelle quantifiziert die Positionen des Managed Capital der AUTO1 Group:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Anlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte	634.587	462.991
Vorräte	1.057.654	696.731
Liquide Mittel	603.970	613.378
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten	(201.896)	(229.968)

Die AUTO1 Group hat sich bei der Verwaltung ihres Kapitals (Eigenkapital und Finanzschulden) zum Ziel gesetzt,

- ihre Fähigkeit zur Unternehmensfortführung zu sichern, so dass sie weiterhin Erträge für die Aktionäre und Vorteile für andere Interessengruppen erzielen kann und
- eine optimale Kapitalstruktur aufrechtzuerhalten, um die Kapitalkosten zu senken.

Unter einer optimalen Kapitalstruktur versteht der Konzern, dass genügend Kapital verfügbar ist, um seine Aktiva nachhaltig zu finanzieren. Dabei betrachtet die Gruppe vier Hauptgruppen von Vermögenswerten:

- Anlagevermögen und sonstige langfristige Vermögenswerte
- Vorräte
- Liquide Mittel (siehe Anhangangabe 6.9)
- Sonstige kurzfristige Vermögenswerte abzüglich kurzfristiger Verbindlichkeiten

Dabei wird ein wesentlicher Teil des Vorratsvermögens über die Inventory ABS-Facilities extern refinanziert. Die in den sonstigen lang- und kurzfristigen Vermögenswerten enthaltenen Ratenkaufforderungen werden im Wesentlichen über die Consumer Loan ABS-Facility sowie die Public ABS-Notes refinanziert. Die in den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten enthaltenen Forderungen aus dem Händlerfinanzierungsprogramm werden im Wesentlichen über die Merchant Financing ABS-Facility refinanziert. Die

verbleibenden Vorräte und alle anderen Vermögenswerte – mit Ausnahme der Nutzungsrechte (Right-of-Use Assets) – werden durch den Konzern finanziert.

Die AUTO1 Group SE kontrolliert die Liquiditätsrisiken der AUTO1 Group hauptsächlich durch die Bildung ausreichender Kapitalrücklagen und Kreditlinien bei Banken sowie durch die laufende Überwachung der erwarteten und tatsächlichen Cashflows und die Aufrechterhaltung eines ausgewogenen Portfolios von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten im Hinblick auf die Restlaufzeiten.

Die folgende Tabelle weist das gesamte Eigenkapital und die Eigenkapitalquote des Konzerns aus:

TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Gesamtes Eigenkapital	707.534	612.875
Bilanzsumme	2.869.944	2.208.487
Eigenkapitalquote	24,7 %	27,8 %

11. Geschäftssegmente

Die Gruppe hat zwei strategische Bereiche: „Merchant“ und „Retail“, die die berichtspflichtigen Segmente darstellen. Diese strategischen Bereiche bieten Produkte für unterschiedliche Kundenkreise an und werden separat gesteuert, da sie zum Teil unterschiedliche Technologien (Verwendung unterschiedlicher Verkaufsplattformen) und Marketingstrategien erfordern. Die Geschäftssegmente wurden nicht zusammengefasst.

Für diese Segmente werden zu Steuerungszwecken monatliche Berichte aufgestellt, die der Vorstand von AUTO1 überprüft.

Alle Umsätze werden mit externen Kunden erzielt. Für die Bewertung der Ertragskraft der Segmente wird das Rohergebnis verwendet, definiert als Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand.

Informationen über die berichtspflichtigen Segmente

TEUR	Merchant		Retail		AUTO1 Group	
	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Umsatzerlöse	6.413.599	5.037.811	1.759.017	1.234.099	8.172.616	6.271.911
Materialaufwand	(5.690.791)	(4.475.190)	(1.491.185)	(1.071.997)	(7.181.976)	(5.547.187)
Rohergebnis	722.808	562.621	267.832	162.102	990.640	724.723
TEUR	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
Vorräte	491.647	334.909	566.006	361.822	1.057.654	696.731

Merchant

Das Merchant-Geschäft betrifft in erster Linie den Verkauf von Gebrauchtwagen an gewerbliche Autohändler über die Plattform AUTO1.com. Gebühren für Logistikdienstleistungen und alle anderen Gebühren in Zusammenhang mit der Bereitstellung der Fahrzeuge für Händler sind im Merchant Segment inbegriffen.

Retail

Das Privatkundengeschäft betrifft im Wesentlichen den Verkauf von Gebrauchtwagen an Privatkunden über Autohero.com in acht europäischen Ländern.

Überleitungsrechnung der Informationen über berichtspflichtige Segmente

Zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden Transaktionen getätigt, die den Transfer von Gebrauchtwagen und gemeinsame Vertriebsleistungen umfassen. Die an den Hauptentscheidungsträger berichteten Beträge entsprechen den Beträgen nach Konsolidierung. Die für die Segmente ausgewiesenen Kennzahlen stellen Kennziffern in Übereinstimmung mit IFRS dar. Unterschiede zwischen der Gewinn- und Verlustgröße der berichtspflichtigen Segmente (Rohergebnis) und dem Ergebnis vor Steuern in der Konzerngesamtergebnisrechnung beziehen sich daher auf alle wesentlichen Posten der Konzerngesamtergebnisrechnung unterhalb des Rohergebnisses.

Geografische Informationen

Das Herkunftsland von AUTO1 ist Deutschland. Darüber hinaus sind für das Geschäft des Konzerns insbesondere die Länder Frankreich und Italien von Bedeutung.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Umsatzerlöse des Konzerns sowie die langfristigen Vermögenswerte, unterschieden nach Herkunftsland von AUTO1 und anderen Ländern. Bei der Darstellung der Informationen auf geografischer Grundlage basieren die Umsatzerlöse auf den geografischen Standorten der Kunden.

Umsatzerlöse	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
TEUR		
Deutschland	1.963.802	1.501.236
Frankreich	1.110.227	878.194
Italien	960.765	731.806
Spanien	956.668	731.561
Übrige Länder	3.181.154	2.429.114
Summe	8.172.616	6.271.911

Es gibt keinen externen Kunden, dessen Anteil an den Umsatzerlösen 10 % oder mehr beträgt.

Die langfristigen Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente und ohne latente Steueransprüche) aufgliedert nach Standort der Vermögenswerte, stellen sich wie folgt dar:

Langfristige Vermögenswerte	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
TEUR		
Deutschland	65.636	65.191
Frankreich	26.956	20.878
Italien	24.554	19.774
Übrige Länder	60.373	57.586
Summe	177.519	163.429

12. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem den Stammaktionären zurechenbaren Gewinn und einem gewichteten Durchschnitt der im Umlauf gewesenen Stammaktien.

	2025	2024
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	0,36	0,10
Ergebnis je Aktie (verwässert)	0,35	0,09

In der Berechnung werden eigene Anteile nicht berücksichtigt.

TEUR	1. Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1. Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Konzernergebnis der Periode in TEUR	77.949	20.894
Ergebnis, den Inhabern der Stammaktien zurechenbar (für unverwässertes und verwässertes Ergebnis je Aktie)	77.949	20.894

Der gewichtete Durchschnitt der Stammaktien in 2025 (unverwässert) wurde folgendermaßen ermittelt:

In Tausend Aktien	2025
Stammaktien zum 1. Jan.	217.146
Auswirkung der Kapitalerhöhung im März 2025	1.126
Auswirkung der Kapitalerhöhung im Mai 2025	174
Auswirkung der Kapitalerhöhung im August 2025	342
Auswirkung der Kapitalerhöhung im November 2025	49
Gewichteter Durchschnitt der Stammaktien zum 31. Dez.	218.837

Der verwässernde Effekt resultiert allein aus anteilsbasierten Vergütungsprogrammen. Dieser erhöht die Anzahl des gewichteten Durchschnitts der Stammaktien zum 31. Dezember 2025 um 5.718 Tausend Aktien.

Bei der Berechnung des verwässerten gewichteten Durchschnitts der Stammaktien zum 31. Dezember 2025 wurden folgende Optionen unberücksichtigt gelassen, da sie einer Verwässerung entgegengewirkt hätten:

In Tausend Aktien	2025
Potentielle Stammaktien aus dem Long-Term Incentive Plan 2025	7.500
Potentielle Stammaktien aus dem Long-Term Incentive Plan 2025/II	856
Gesamte Anzahl potentieller Stammaktien	8.356

Gewichteter Durchschnitt der Stammaktien in 2024 (unverwässert und verwässert):

In Tausend Aktien	2024
Stammaktien zum 1. Jan.	215.345
Auswirkung der erdienten Stammaktien im Februar 2024	59
Auswirkung der Kapitalerhöhung im März 2024	361
Auswirkung der Kapitalerhöhung im Juni 2024	284
Auswirkung der Kapitalerhöhung im August 2024	120
Auswirkung der Kapitalerhöhung im Dezember 2024	21
Gewichteter Durchschnitt der Stammaktien zum 31. Dez.	216.190

Bei der Berechnung des verwässerten gewichteten Durchschnitts der Stammaktien zum 31. Dezember 2024 wurden folgende Optionen unberücksichtigt gelassen, da sie einer Verwässerung entgegengewirkt hätten:

In Tausend Aktien	2024
Potentielle Stammaktien aus dem Long-Term Incentive Plan 2020	7.500
Potentielle Stammaktien aus dem Long-Term Incentive Plan 2023 - Tranche 3	264
Gesamte Anzahl potentieller Stammaktien	7.764

13. Angaben zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Führungskräfte in Schlüsselpositionen

Bei AUTO1 wurden die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats als Führungskräfte in Schlüsselpositionen betrachtet.

Im Geschäftsjahr 2025 bestand der Vorstand aus Christian Bertermann (Gründer / Chief Executive Officer) und Markus Boser (Chief Financial Officer). Am 1. Januar 2026 hat Christian Wallentin die Vorstandsposition von Markus Boser übernommen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind Hakan Koç (Vorsitzender des Aufsichtsrats), Gründer, Unternehmer, Lars Santelmann (stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats), Unternehmer, Sylvie Mutschler-von Specht, Unternehmerin, Claudia Frese, selbständige Beraterin,

Martine Gorce Momboisse, selbständige Beraterin und Christian Miele, Unternehmer.

Die Vergütung der Führungskräfte in Schlüsselposition umfasst:

TEUR	1 Jan. 2025 - 31. Dez. 2025	1 Jan. 2024 - 31. Dez. 2024
Kurzfristige fällige Leistungen	1.700	1.650
Anteilsbasierte Vergütung	938	2.217
Gesamt	2.638	3.867

Von den kurzfristig fälligen Leistungen entfallen TEUR 1.062 (2024: TEUR 1.111) auf Vorstandsmitglieder. Der Aufwand für anteilsbasierte Vergütungen ist ausschließlich gegenüber Vorstandsmitgliedern. Daneben gehören die im Rahmen des LTIP 2025 an Christian Bertermann gewährten 7.500.000 Aktienoptionen mit einem Fair Value bei Gewährung von TEUR 3.994 zu den gewährten Gesamtbezügen des Vorstands. Zum 31. Dezember 2025 hat der Konzern keine Pensionszusagen gegenüber Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats gewährt.

14. Honorare und Dienstleistungen des Abschlussprüfers

Die folgende Tabelle stellt die Honorare für die von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Deutschland, dem Konzernprüfer für den Konzernabschluss zum und für das am 31. Dezember 2025 abgeschlossene Geschäftsjahr, erbrachten Dienstleistungen dar:

TEUR	2025	2024
Abschlussprüfungsleistungen	962	843
Andere Bestätigungsleistungen	279	313
Steuerberatungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	34	57
Summe	1.275	1.213

Das Honorar für Abschlussprüfungsleistungen der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Deutschland, bezog sich vor allem auf die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der AUTO1 Group SE sowie Enforcementverfahren. Im Honorar für Abschlussprüfungsleistungen des abgelaufenen Geschäftsjahres sind Honorare in Höhe von TEUR 100 enthalten, die sich auf das Geschäftsjahr 2024 beziehen. Andere Bestätigungsleistungen betreffen die prüferische Durchsicht von Zwischenabschlüssen sowie freiwillige Bestätigungsleistungen für Tochtergesellschaften von AUTO1. Die sonstigen Leistungen entfallen auf die materielle Prüfung des Vergütungsberichts 2025, auf Übersetzungsleistungen sowie Leistungen im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

15. Angaben zu Tochterunternehmen

Am 31. Dezember 2025 war die AUTO1 Group SE direkt oder indirekt an 68 (2024: 62) Unternehmen beteiligt. Alle Unternehmen wurden im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen. Die Tochterunternehmen sind nachfolgend dargestellt.

Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB und § 264b HGB bzw. nach niederländischem Gesellschaftsrecht in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der AUTO1 Group SE der befreiende Konzernabschluss.

Die AUTO1 Group hält keine Eigentumsanteile an den strukturierten Unternehmen AUTO1 Funding B.V., Autohero Funding 1 B.V. und AUTO1 Car Funding S.á r.l., über welche die Finanzierung im Rahmen der ABS-Facilities durchgeführt wird. Die AUTO1 Car Funding S.á r.l. hat außerdem die Public ABS-Notes emittiert. Basierend auf den Bedingungen der Vereinbarungen, auf Grund derer die Unternehmen errichtet wurden, erhält die AUTO1 Group jedoch im Wesentlichen die gesamten Erträge aus deren Tätigkeit und ihren Nettovermögen. Die AUTO1 Group hat zudem die Möglichkeit, die Tätigkeiten der Unternehmen zu steuern, die deren Erträge im Wesentlichen beeinflussen. Der Ausweis von nicht beherrschenden Anteilen am Konzernergebnis unterbleibt, da das Ergebnis wirtschaftlich AUTO1 zugerechnet wird und der verbleibende Ergebnisbeitrag unwesentlich ist.

Name	Sitz	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2025 in %	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2024 in %
A1 Engineering LLC	Kiew, Ukraine	100,00	100,00
AGENZIA1 S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	100,00
AUTO1 Albania SPHK	Tirana, Albanien	100,00	100,00
Auto1 Car Export S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	100,00
AUTO1 Car Funding S.à r.l. **	Luxemburg, Großherzogtum Luxemburg	0,00	0,00
Auto1 Car Trade S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	100,00
AUTO1 Czechia s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	100,00
AUTO1 Danmark ApS	Kopenhagen, Dänemark	100,00	100,00
AUTO1 European Auctions Verwaltungs GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 European Cars B.V. *	Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
AUTO1 Finance B.V. *	Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
AUTO1 Funding B.V. **	Amsterdam, Niederlande	0,00	0,00
AUTO1 Global Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 Group Operations SE *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 IT Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 LT UAB ***	Vilnius, Litauen	100,00	0,00
AUTO1 Marketing Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 Operation Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	100,00
AUTO1 Productions SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 Remarketing GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 RS D.O.O.	Belgrad, Serbien	100,00	100,00
AUTO1 Sales Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
AUTO1 SE Adria d.o.o. ***	Zagreb, Kroatien	100,00	0,00

Name	Sitz	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2025 in %	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2024 in %
Auto1 Service Center LLC ***	Pristina, Kosovo	100,00	0,00
AUTO1 Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	100,00
AUTO1 Trust SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	0,00
AUTO1.com GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Autohero Sweden AB	Stockholm, Schweden	100,00	100,00
Autohero Belgium BV	Antwerpen, Belgien	100,00	100,00
Autohero France SAS	Neuilly-sur-Seine, Frankreich	100,00	100,00
Autohero Funding 1 B.V. **	Amsterdam, Niederlande	0,00	0,00
Autohero F&I Europe S.A.S. ***	Chatillon, Frankreich	100,00	0,00
Autohero GmbH *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Autohero Inc.	Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00
Autohero Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	100,00
Autohero NL B.V. *	Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Autohero Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	100,00
Autohero Plus Spain S.L.	Madrid, Spanien	100,00	100,00
Autohero Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	100,00
Autohero Services GmbH & Co. KG. *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Autowholesale Automotive Finland Oy	Helsinki, Finnland	100,00	100,00
GAB Service UG (haftungsbeschränkt)	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
NOI COMPRIAMO AUTO.IT S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	100,00
Rubinum 20. SE *	Berlin, Deutschland	100,00	0,00
VAMANCIA S.L.	Madrid, Spanien	100,00	100,00
VKDB Sverige AB	Stockholm, Schweden	100,00	100,00
WijkopenAutos B.V. *	Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
WKA BENL Holding B.V. *	Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
WKA BV	Antwerpen, Belgien	100,00	100,00
WKDA Automobile DE SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Automotive SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	100,00
WKDA Booking Services SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA France S.A.S.	Issy-les-Moulineaux, Frankreich	100,00	100,00
WKDA GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mitte SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mobil Mitte SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mobil Nord SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mobil Ost SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mobil Süd SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Mobil West SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00

Name	Sitz	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2025 in %	Summe der direkten und indirekten Anteile zum 31. Dez. 2024 in %
WKDA Nord SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Ost SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	100,00
WKDA Portugal, Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	100,00
WKDA Purchasing SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA Süd SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00
WKDA West SE & Co. KG *	Berlin, Deutschland	100,00	100,00

* Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 oder § 264b HGB bzw. nach niederländischem Gesellschaftsrecht.
 ** Verzicht auf die Bilanzierung von nicht beherrschenden Anteilen am Konzernergebnis aufgrund untergeordneter Bedeutung.
 *** Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2025 gegründet.

16. Ereignisse nach dem Berichtszeitraum

Im Februar 2026 erfolgte die Verlängerung der Laufzeit der Merchant Financing ABS-Facility um ein Jahr mit Anpassung der Rückzahlungsperiode ab Januar 2027 sowie einer Erhöhung des Senior Notes-Gesamtvolumens auf EUR 400 Mio.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Berlin, 24. März 2026
AUTO1 Group SE



Christian Bertermann
CEO & Co-Founder of AUTO1 GROUP



Christian Wallentin
CFO of AUTO1 Group

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die AUTO1 Group SE, München

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der AUTO1 Group SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der AUTO1 Group SE für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der

zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Der Bestand und die Werthaltigkeit der Vorräte

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt „4.7 Vorräte“. Darüber hinaus

verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt „6.5 Vorräte“.

Das Risiko für den Abschluss

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025 sind unter den Vorräten Gebrauchtwagen in Höhe von EUR 1.058 Mio ausgewiesen; der Bestand wurde – im Wesentlichen im aktuellen Geschäftsjahr – in Höhe von EUR 43 Mio wertgemindert.

Die Gebrauchtwagen verteilen sich europaweit auf eine Vielzahl von Lagerstandorten. Neben den durch AUTO1 betriebenen Standorten entfällt der wesentliche Teil der Vorräte auf Drittläger. Die Erfassung und Fortschreibung der Gebrauchtwagen erfolgt über ein von AUTO1 selbstentwickeltes IT-System, das aufgrund des Wachstums des Konzerns und der angestrebten Optimierung der operativen Prozesse eine kontinuierliche Anpassung erfordert. Zum Bilanzstichtag führt AUTO1 körperliche Bestandsaufnahmen sowie – bei Drittlägern – einen Abgleich mit den Bestandsmeldungen der Lagerhalter durch.

Aufgrund der komplexen Bestandsführung, dem individuell zugeschnittenen IT-System, der hohen Umschlagshäufigkeit sowie des aufwendigen Inventurprozesses besteht das Risiko für den Abschluss, dass der Bestand an Gebrauchtwagen nicht zutreffend ermittelt wird.

Die zunächst zu Anschaffungskosten bewerteten Vorräte sind im Wert zu mindern, wenn ihre voraussichtlichen Nettoveräußerungswerte die Anschaffungskosten nicht mehr decken. Die Ermittlung der Nettoveräußerungswerte ist ermessensbehaftet. Der Nettoveräußerungswert erfordert teilweise zukunftsorientierte Schätzungen bezüglich der potenziell erzielbaren Margen ggf. inklusive der Kosten für die Aufbereitung. Die Ermittlung der erwarteten Nettoveräußerungswerte basiert dabei auf fahrzeugspezifischen Faktoren.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Gebrauchtwagen aufgrund gegebenenfalls nicht erkanntem Wertminderungsbedarf überbewertet sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben auf Basis unseres erlangten Prozessverständnisses die Einrichtung und Ausgestaltung der identifizierten internen Kontrollen bezüglich des Bestands der Gebrauchtwagen beurteilt. Wir haben zufallsimitierend Standorte ausgewählt und Inventuraufnahmen der Gesellschaft begleitet sowie uns insbesondere anhand von zufallsimitierend ausgewählten Stichproben von der korrekten Erfassung und dem Zustand der vorhandenen Bestände überzeugt.

Weiterhin haben wir Drittbestätigungen über alle bei Dritten gelagerten Bestände eingeholt.

Die Übernahme der gezählten Mengen von den Zähllisten bzw. der gemeldeten Mengen aus den Drittbestätigungen ins Bestandssystem haben wir für unsere Inventurstichproben sowie für alle Meldungen aus den Drittbestätigungen abgestimmt. Zudem haben wir wesentliche Abweichungen zwischen den gezählten und gemeldeten Mengen und den Mengen laut Bestandssystem analysiert.

Wir haben auf Basis unseres erlangten Prozessverständnisses die Einrichtung und Ausgestaltung der identifizierten internen Kontrolle bezüglich der Bewertung der Gebrauchtwagen beurteilt.

Auf der Basis einer repräsentativ ausgewählten Stichprobe haben wir die Anschaffungskosten für den Fahrzeugbestand beurteilt, indem wir die erfassten Anschaffungskosten mit den zugrunde liegenden Ankaufverträgen und Zahlungsausgängen abgestimmt haben.

Wir haben die Angemessenheit der Abschläge auf etwaige niedrigere Nettoveräußerungswerte beurteilt, indem wir anhand historischer Daten einen eigenen Erwartungswert ermittelt haben und diesen mit den Schätzungen der Gesellschaft verglichen haben. Ferner haben wir uns von der Prognosegüte der geschätzten Wertminderungen überzeugt, indem wir die geschätzten Nettoveräußerungswerte früherer Geschäftsjahre mit den tatsächlich realisierten Nettoveräußerungswerten verglichen und Abweichungen analysiert haben.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Vorgehensweise zur Erfassung der Gebrauchtwagenbestände ist sachgerecht.

Die Ermittlung der Nettoveräußerungswerte ist angemessen.

Die Realisierung der Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden

Zu den angewandten Bilanzierungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt „4.14 Umsatzrealisierung“. Darüber hinaus verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt „5.1 Umsatzerlöse“.

Das Risiko für den Abschluss

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden des Konzerns belaufen sich im Geschäftsjahr 2025 auf EUR 8.112 Mio und werden in den beiden Segmenten Merchant und Retail erzielt. Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden stellen einen wesentlichen Teil des Rohergebnisses dar. Das Rohergebnis ist einer der bedeutsamsten

Leistungsindikatoren für den Konzern und bildet eine bedeutende Entscheidungsgrundlage für die Abschlussadressaten.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden im Segment Merchant resultieren insbesondere aus dem Verkauf von Gebrauchtwagen durch Online-Auktionen an Händler sowie aus den zugehörigen Gebühren. Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden im Segment Retail werden insbesondere aus dem Online-Verkauf von höherwertigen Gebrauchtwagen an Privatkunden erzielt.

Die Erfassung und Abgrenzung der Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden aus dem Online-Gebrauchtwagenhandel erfolgt durch die Verwendung spezieller auf die Umsatzrealisierung zugeschnittener IT-Systeme. Das Wachstum des Konzerns und die angestrebte Optimierung zur Verbesserung der Profitabilität erfordern die kontinuierliche Anpassung der IT-Systeme. Anpassungen, die in den IT-Systemen vorgenommen werden, und daraus resultierende manuelle Nacharbeiten haben eine unmittelbare Auswirkung auf den gesamten Prozess der Umsatzrealisierung.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden ohne zugrunde liegende Lieferungen oder Leistungen erfasst werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zur Prüfung des Bestands der Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden haben wir Ausgestaltung und Einrichtung der internen Kontrollen bezüglich der für die Umsatzrealisierung relevanten IT-Systeme beurteilt.

Wir haben den zutreffenden Zeitpunkt und die Höhe der erfassten Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden auf Basis einer repräsentativ ausgewählten Stichprobe von Umsatztransaktionen des relevanten Geschäftsjahres durch den Abgleich der Rechnungen mit den im System erfassten Daten, externen Liefernachweisen und Zahlungseingängen gewürdigt. Zusätzlich haben wir unter Verwendung von internen Datenanalysetools die Entwicklung der Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden im Jahresverlauf, die zugrunde liegenden Buchungsmuster und die Buchungsverantwortlichen analysiert. Dabei wurde u. a. auch untersucht, ob zu jeder Buchung in den Umsatzerlösen aus Verträgen mit Kunden aus Gebrauchtwagenverkäufen entsprechende Materialaufwendungen erfasst wurden.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Vorgehensweise des Konzerns zur Erfassung der Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden ist sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- den uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung zu stellenden gesonderten zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht der Gesellschaft und des Konzerns, auf den im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird,
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, die in Kapitel Erklärung zur Unternehmensführung (ungeprüft) des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, und
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten 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 Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind,

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen

Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten 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 Konzernabschlusses und zusammengefassten 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 Konzernabschluss und im zusammengefassten 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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen

Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten 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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten 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 Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „auto1groupse-2025-12-31-de.xbri“ (SHA256-Hashwert: bcdf9da1402349ea2029f287ef7fb6b0d8625e1a3394c659b471ea61da8bc8f9) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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 Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten 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)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt

„Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

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

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

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

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

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

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 4. Juni 2025 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 5. Februar 2026 vom Vorsitzenden des Aufsichtsrats beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2021 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der AUTO1 Group SE 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.

Sonstiger Sachverhalt - Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Jessen.

Berlin, den 24. März 2026

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Jessen

Wirtschaftsprüfer

gez. Kunisch

Wirtschaftsprüfer

05



WEITERE INFORMATIONEN

SEITE 119

Glossar

SEITE 120

Finanzkalender

SEITE 120

Kontakt

Glossar

ABS/Verbriefungsprogramme

Abkürzung für die Asset-Backed-Securitization Facilities, mit denen langfristig die kosteneffiziente Finanzierung des Inventars sowie der Forderungen aus dem Ratenkaufprogramm und dem Merchant Financing Programm gesichert wird.

Bereinigtes EBITDA

EBITDA bereinigt um separat ausgewiesene Positionen, die nicht betriebliche Effekte enthalten, die sich aus anteilsbasierten Vergütungen sowie sonstigen nicht-operativen Aufwendungen zusammensetzen.

C2B

Bezeichnung für den Ankaufskanal der AUTO1 Group, der für die Beschaffung von Gebrauchtwagen von Privatpersonen über „wirkkaufendeinauto“ und entsprechenden Marken in allen Ankaufsländern steht.

Rohergebnis pro Einheit

Definiert als Rohergebnis geteilt durch die Anzahl verkaufter Autos.

Merchant

Bezeichnung für den Verkaufskanal der AUTO1 Group, der an den Großhandel gerichtet ist. Über dieses Segment werden Gebrauchtwagen der AUTO1 Group an Händler verkauft.

Remarketing

Bezeichnung für den Ankaufskanal der AUTO1 Group, der für die Beschaffung von Gebrauchtwagen von Händlern steht.

Retail

siehe Autohero.

Rohergebnis

Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand.

Rohergebnismarge

Rohergebnis als prozentualer Anteil am Gesamtumsatz.

AUTO1 Group SE

Das Unternehmen zusammen mit seinen konsolidierten Tochterunternehmen.

Autohero

Bezeichnung für den Verkaufskanal der AUTO1 Group, der Gebrauchtwagen an Privatkund:innen verkauft.

Finanzkalender

2026

13. Mai	Veröffentlichung Quartalsmitteilung (Q1 2026) und Earnings Call
4. Juni	Hauptversammlung
29. Juli	Trading Update (Q2 2026) und Earnings Call
2. September	Veröffentlichung Halbjahresfinanzbericht (H1 2026)
4. November	Veröffentlichung Quartalsmitteilung (Q3 2026) und Earnings Call

Kontakt

Investor Relations

Philip Reicherstorfer	Maria Shevtsova
+49 30 2016 38 213	+49 170 556 9259
ir@auto1-group.com	ir@auto1-group.com

Herausgeber

AUTO1 Group SE

Bergmannstraße 72, 10961 Berlin
+49 30 2016 38 1901
info@auto1-group.com

AUTO1 | GROUP

Bergmannstraße 72, 10961 Berlin, Germany

+4930201638360

info@auto1-group.com