

AUTO1 Group SE
Jahresabschluss und
zusammengefasster
Lagebericht

31. DEZEMBER 2020



01 3 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- 4 Grundlagen des Konzerns
- 7 Wirtschaftsbericht
- 12 Prognose-, Chancen- und Risikobericht
- 18 Ergänzende Lageberichterstattung

02 20 BILANZ
zum 31. Dezember 2020

03 22 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

04 23 ANHANG
für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

05 26 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
im Geschäftsjahr 2020

27 VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

28 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

32 KONTAKT

Zusammengefasster Lagebericht

- SEITE 4** | **Grundlagen des Konzerns**
Geschäftsmodell, Ziele und Strategien, Konzernstruktur, Segmente, Steuerungssystem, Forschung und Entwicklung
- SEITE 7** | **Wirtschaftsbericht**
Branchenbezogene Rahmenbedingungen, Geschäftsverlauf, und Lage des Konzerns
- SEITE 12** | **Prognose-, Chancen- und Risikobericht**
Risikobericht, Chancenbericht und Prognosebericht
- SEITE 18** | **Ergänzende Lageberichterstattung**
zum Einzelabschluss AUTO1 Group SE, München für das Geschäftsjahr 2020

Grundlagen des Konzerns

a. Geschäftsmodell

Wir betreiben Europas führende Plattform für den Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen. Unser Angebot ist vollständig online und basiert auf einer vertikal integrierten Plattform. Mit mehr als 457.000 verkauften Gebrauchtwagen allein im Jahr 2020 sind wir ein europaweit bekannter Partner für den Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen.

Der Umsatz mit Gebrauchtwagen, einschließlich des Business-to-Business (B2B) Umsatzes, belief sich in Europa in 2019 auf rund 600 Milliarden Euro. Wir schätzen, dass sich die Online-Durchdringung in diesem Markt noch in einem sehr frühen Entwicklungsstadium befindet und dass der Marktanteil der Online-Verkäufe von Gebrauchtwagen an Verbraucher in Europa gering ist. Wir sind überzeugt davon, dass dies eine sehr gute Marktchance für uns darstellt.

Unsere führende Marktposition fußt auf unseren breiten Ankaufskanälen, die es uns 2019 ermöglichten, durchschnittlich rund 1.600 Gebrauchtwagen pro Tag zu beschaffen. Unter unseren Verbrauchermarken wie z.B. „wirkaufendeinauto.de“ bieten wir Verbrauchern in zehn Europäischen Ländern eine Online-Plattform, um ihren Gebrauchtwagen an AUTO1 zu verkaufen. Zusätzlich können gewerbliche Händler durch unsere Remarketing-Lösungen überschüssige Fahrzeuge vermarkten.

Wir verkaufen die Autos, die wir einkaufen, durch zwei sich ergänzende Vertriebskanäle: Unter unserer B2B Marke „AUTO1.com“ betreiben wir Europas größte Großhandelsplattform für den Verkauf von Gebrauchtwagen. Wir verkaufen diese Autos über Online-Auktionen an mehr als 60.000 gewerbliche Händler in Europa. Unter unserer Handelsmarke „Autohero“ haben wir für Verbraucher einen Weg 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 und Lieferung von Gebrauchtwagen in Europa entwickelt wurde.

b. Ziele und Strategien

Wir glauben, dass die folgenden Wettbewerbsstärken die wesentlichen Treiber unseres Erfolgs sind und uns von unseren Wettbewerbern unterscheiden werden:

- unsere Marktposition: hohes Volumen im Einkauf und Größe des Angebots;
- unsere Marken sowie das gebotene Kundenerlebnis;
- unsere firmeneigene Technologieplattform, die einen großen Datensatz für den Gebrauchtwagenhandel in Europa beinhaltet;
- Operational Excellence durch unsere europaweite, skalierbare Fulfillment-Infrastruktur; und
- ein unternehmerisches, von den Gründern geführtes Führungsteam.

Um weiterhin erfolgreich zu sein, haben wir die folgenden Schlüsselfaktoren unserer Strategie identifiziert:

- Wir ergreifen die Marktchancen auf dem stark fragmentierten Gebrauchtwagenmarkt, der sich von Offline zu Online verschiebt;
- Mit unserer Marke „Autohero“ wollen wir Europas führender Einzelhändler für Gebrauchtwagen werden;
- Wir nutzen unsere langjährigen Beziehungen zu professionellen Händlern, um unsere Remarketing-Lösungen auszubauen; und
- Wir skalieren unser Geschäft weiter, um Wachstum und Rentabilität zu fördern

c. Konzernstruktur

Die Muttergesellschaft AUTO1 Group SE wurde am 22. November 2018 zur Muttergesellschaft der AUTO1 Group, als die Anteilseigner der damaligen AUTO1 Group GmbH (jetzt: AUTO1 Group AG) ihre Anteile an der AUTO1 Group GmbH in die AUTO1 Group SE einbrachten.

Die AUTO1 Group umfasst zum Bilanzstichtag 61 Gesellschaften. Weitere Informationen sind im Abschnitt 14 – „Offenlegung der Beteiligungen“ des Konzernabschlusses enthalten. Die AUTO1 Group beherrscht entweder direkt oder indirekt alle ihre Tochtergesellschaften.

Seit dem Geschäftsjahr 2017 ist die AUTO1 European Cars B.V. mit Sitz in den Niederlanden in Form einer Zweckgesellschaft („special purpose vehicle“) für den An- und Verkauf von Fahrzeugen der gesamten AUTO1 Group (mit Ausnahme von Italien) verantwortlich. Für den Ankauf von Remarketing-Fahrzeugen in Deutschland ist die AUTO1 Remarketing GmbH zwischengeschaltet. Der An- und Verkauf von Fahrzeugen in Italien erfolgt zurzeit über die Zweckgesellschaft AUTO1 Italia Commercio S.r.l. mit Sitz in Italien. Fahrzeuge für das Autohero Segment werden durch die Zweckgesellschaften angekauft und über die Autohero-Gesellschaften der Länder an den Endkunden veräußert.

Am 4. Februar 2021 hat die AUTO1 Group SE ihr Börsendebüt an der Frankfurter Wertpapierbörse gefeiert. Die Aktien der AUTO1 Group SE werden seitdem im regulierten Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt.

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 unterschiedliche Technologien- (Nutzung verschiedener Verkaufsplattformen) und Marketingstrategien erfordern. Dabei beziehen beide Segmente Fahrzeuge aus den beiden Einkaufskanälen des Konzerns. Die Einkaufskanäle umfassen den Ankauf von Privatpersonen (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 Logistkdienstleistungen sowie alle sonstigen Gebühren, die im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Fahrzeuge an die Händler stehen.

Die Umsatzerlöse aus dem „Merchant“-Geschäft werden, abhängig von der Beschaffung der Fahrzeuge unterschieden. Alle Autos, die über das Netzwerk des Konzerns von Privatpersonen angekauft werden, sind als „C2B“ klassifiziert. Hingegen werden Autos, die von gewerblichen Händlern und nicht über das Filialnetz angekauft werden, als „Remarketing“ kategorisiert. In beiden Bereichen gibt es keine Geschäftsaktivitäten, aus denen eigenständige Umsatzerlöse resultieren, daher sind C2B und Remarketing lediglich unterschiedliche Beschaffungskanäle. Die Verkäufe erfolgen an denselben Kundenkreis über einen identischen Vertriebskanal.

Retail

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

e. Steuerungssystem

Zur Steuerung der Geschäftstätigkeit werden die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Rohergebnis bzw. Gross Profit (d. h. Umsatzerlöse abzüglich Materialaufwand) und bereinigtes EBITDA (AEBITDA) verwendet, wobei Umsatz und Rohergebnis auf Segmentbasis und bereinigtes EBITDA auf Gruppenbasis verwendet werden. Diese Leistungsindikatoren spiegeln das klare Wachstumsziel des Konzerns wider und werden zusammen mit den nichtfinanziellen Leistungsindikatoren genutzt, um den Erfolg und die Performance zu messen.

Auf Segmentbasis verwendet die AUTO1 Group neben den finanziellen auch nicht finanzielle Leistungsindikatoren zur Steuerung des Unternehmens:

- Anzahl der verkauften Autos
- GPU (Gross Profit per Unit bzw. Rohergebnis pro verkauftem Fahrzeug)

Im bereinigten EBITDA werden die folgenden nicht operativen Effekte nicht berücksichtigt: Effekte aus anteilsbasierten Vergütungen, Effekte aus der Änderung der Bewertungsgrundlagen für Umsatzsteuern, Effekte aus der Berichtigung von Verbindlichkeiten sowie Effekte aus sonstigen nicht operativen Aufwendungen. Die sonstigen nicht operativen Aufwendungen umfassen Aufwendungen für strategische Projekte, Beratungskosten im Zusammenhang mit Finanzierungen, Aufwendungen für definierte Rechtsstreitigkeiten sowie übrige nicht operative Aufwendungen.

f. Forschung und Entwicklung

Wir sehen AUTO1 in erster Linie als Technologieunternehmen mit dem Ziel, unsere Tech-Plattform kontinuierlich zu verbessern und so die Nutzung für Händler und Privatleute so angenehm wie möglich zu machen. Um die hiermit verbundenen Herausforderungen wie die Gestaltung der Websites und Apps bis hin zur Automatisierung von Prozessabläufen, die Prognose von Angebot & Nachfrage sowie die Herausforderungen der Kundenbetreuung zu bewältigen, investiert AUTO1 vor allem in Fachpersonal. Über 300 Tech-Mitarbeiter aus 50 Ländern (ca. 70 % davon Software-Engineers) arbeiten an 4 Tech-Standorten neben der Sicherstellung eines reibungslosen Ablaufs insbesondere an plattformübergreifenden Innovationen.

Wir glauben, dass uns die Investitionen in diesem Bereich einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil verschaffen. Händler, Kunden und externe Partner sind bei der Nutzung unserer Produkte mit einem zentralen IT-Netzwerk verbunden. Durch die Verwendung einer Microservice-Architektur, Cloud-Technologien und der Integration der Datenerfassung und Analyse - durch unsere Data Science Team - entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, von unserer Tech-Plattform aus alle Funktionsbereiche von AUTO1 zu managen - beispielsweise:

- *Digitale Inspektion des Autos*
- *Pricing Algorithmus*
- *Bestellabwicklung*
- *Echtzeit-Auktionsplattform*
- *Rechnungs- und Zahlungsabwicklung*
- *Logistik und Flottenmanagement*
- *Marketing und CRM*

In 2020 betragen die Technologieaufwendungen TEUR 18.251 (2019: TEUR 20.373), darunter Gehälter für mehrere hundert IT-Entwickler und Softwareingenieure. Es erfolgt keine Aktivierung der Investitionen in unsere Technologieplattform.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2020 kam es zu einem Einbruch der Weltwirtschaft. Nach einem Wachstum von 2,8 % im Kalenderjahr 2019 schrumpfte die Weltwirtschaft im Kalenderjahr 2020 um 3,5 %. Der Konjunkturunbruch stellt die stärkste Rezession seit Jahrzehnten dar und ist im Wesentlichen auf die weltweite Krise und dem damit einhergehenden Shutdown der Wirtschaft als Folge der Covid-19 Pandemie zurückzuführen.

Während der Einbruch der Wirtschaft in Deutschland unter dem EU-Durchschnitt lag, verzeichnen Italien, Spanien und Portugal den höchsten Rückgang der Wirtschaftsleistung in Europa.

Im Jahr 2020 schrumpfte die europäische Wirtschaft um 7,2 %. Für das Jahr 2021 wird eine Erholung des Wachstums auf 4,2 % erwartet. Die Stärke der Erholung wird jedoch entscheidend vom Verlauf der Covid-19 Pandemie, Auswirkungen von Virusmutationen, dem Verhalten der Menschen und dem Grad der fortgesetzten wirtschaftspolitischen Unterstützung abhängen. Die Aufhebung der Beschränkungen führte im Sommer 2020 zwar zu einem deutlichen Aufschwung der europäischen Wirtschaft, aber auch zu einem erneuten Anstieg der Infektionen und damit zu einer virulenten zweiten Welle. Sowohl dies als auch die sich weiterentwickelnden Virusmutationen lasten auf der Erholung der Wirtschaft.¹

Die Prognosen sind mit einer relativ großen Unsicherheit behaftet. Die schwächere Konsumnachfrage, der Einbruch des Tourismus und der unabsehbare weitere Verlauf der Pandemie in einzelnen Ländern machen es schwierig, die weitere Entwicklung der Welt- und Europäischen Wirtschaft vorherzusehen.

a. Branchenbezogene Rahmenbedingungen

Für den europäischen Automarkt war 2020 ein herausforderndes Jahr. Der Gebrauchtwagenmarkt war jedoch weniger stark betroffen als der gesamte Automobilmarkt. Das Auto ist für viele Menschen weiterhin das Fortbewegungsmittel Nummer 1, da es ihnen eine hohe Flexibilität garantiert und insbesondere in Zeiten der Covid-19 Pandemie eine kontaktlose und somit sicherere Mobilität ermöglicht.

Infolge der schwersten Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg schrumpfte der europäische Neuwagenmarkt um 20,6 %. Vor

allem die EU war besonders betroffen durch einen Rückgang der Neuzulassungen von ca. 13 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2019 auf ca. 9,9 Millionen Fahrzeuge im Jahr 2020, was einem prozentualen Rückgang um 23,7 % entsprach. Spanien und Italien mussten die stärksten Rückgänge auf den „Big Four“-Märkten² hinnehmen. Die Pkw-Zulassungen gingen um 32,3 % bzw. 27,9 % zurück. Bemerkenswert war auch der prozentuale Rückgang in Frankreich (25,5 %) mit insgesamt nur 1,7 Millionen Einheiten an Pkw-Zulassungen im Jahr 2020. Deutschland - der volumenmäßig größte Markt - erreichte 2,9 Millionen Einheiten. Dies entspricht jedoch einem Rückgang von 19,1 % gegenüber dem Vorjahr. Andere für uns relevante Nicht-EU-Märkte wie die EFTA-Mitglieder oder die Ukraine zeigten auf dem Neuwagenmarkt eine relativ bessere Performance.³

Der europäische Gebrauchtwagenmarkt war im Vergleich fast stabil. Von den fünf größten für uns relevanten Märkten verzeichneten Polen und Frankreich einen Rückgang der Gebrauchtwagenverkäufe um (11,8 %) bzw. (4,9 %), während Deutschland mit 3,6 %, Italien mit 4,5 % und Spanien mit 25,7 % ein Wachstum verzeichneten. Alle Märkte unterlagen jedoch erheblichen Marktschwankungen mit sehr niedrigen Verkaufszahlen von Ende März bis Mai, gefolgt von sehr starken Verkäufen in den Zeiträumen Juni und Juli. Mit der zweiten Welle von Covid-19 folgte in Europa im November 2020 ein weiterer starker Rückgang der Gebrauchtwagentransaktionen, der teilweise durch einen starken Anstieg der Gebrauchtwagenverkäufe im Dezember 2020 ausgeglichen wurde.⁴

Um die unter den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie leidenden Volkswirtschaften anzukurbeln, haben mehrere europäische Regierungen Anreizprogramme für den Autokauf eingeführt, die sich auch auf den Gebrauchtwagenmarkt auswirken dürften (z.B. in Frankreich, Spanien und Italien). Deutschland hat zwar kein neues Programm zur Ankurbelung des Automobilabsatzes als Reaktion auf die Covid 19-Pandemie eingeführt, aber ein bestehendes Programm aufgestockt, das Verbrauchern Zuschüsse für den Kauf von neuen Elektrofahrzeugen oder Hybridautos sowie Steuervorteile für Unternehmen mit demselben Effekt bietet. Dieses Programm erhöht die Nachfrage nach bestimmten Neuwagen, wodurch andere Fahrzeugtypen auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar werden. Sofern europäische oder nationale Konjunkturprogramme, insbesondere solche zur Stützung des Automobilmarktes, beschlossen oder fortgesetzt werden, dürfte dies kurz- bis mittelfristig die Nachfrage nach Gebrauchtwagen unterstützen.

¹ Vgl. IWF, World Economic Outlook January 2021

² Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien

³ Vgl. ACEA (European Automobile Manufacturers Association) Economic and Market Report EU Automotive Industry full year 2020

⁴ Vgl. Indicata Market Watch Covid-19, Edition 12, January 2021

Wir glauben, dass der Gebrauchtwagenmarkt als einer der letzten großen Märkte vor der nachhaltigen Umwandlung von Offline zu Online steht. Dauerhaft zunehmende Internet- und Smartphone-Penetration sowie der auch durch Covid-19 verstärkte Wunsch nach individueller Mobilität treiben den Wechsel zu einem Online-Angebot beim Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen voran. Mit unserem Angebot sind wir gerüstet, um diese Nachfrage bedienen zu können.

b. Geschäftsverlauf

Die AUTO1 Gruppe erzielte im Geschäftsjahr 2020 mit dem Verkauf von 457.431 Gebrauchtwagen (2019: 615.633) Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 2.829.653 (2019: TEUR 3.475.962). Der Rückgang der Umsatzerlöse entfällt dabei maßgeblich auf das Merchant Segment. Der Rückgang des Umsatzes im C2B Bereich des Merchant Segment resultierte im Wesentlichen aus den negativen Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf Nachfrage und Angebot von Gebrauchtwagen, besonders im zweiten Quartal, während unsere Remarketing Aktivitäten zu einer positiven Umsatzentwicklung beitrugen. Mit dem Ausbau des Beschaffungskanals Remarketing stiegen entsprechend auch die Umsatzerlöse in diesem Bereich. Unser Retail Segment verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen absatzbedingten Umsatzanstieg.

Im Verlauf des Jahres haben wir unseren Ankauf von Privatkunden auf unser "Sell-from-Home" Modell umgestellt, welches das Verhältnis von Fahrzeugen, die wir in unseren Ankaufsstellen inspizieren zu Fahrzeugen, die wir ankaufen, wesentlich verbessert hat. Sell-from-Home hat drei wichtige Einflüsse auf unser Geschäft:

- In 2020 konnten wir den Ankauf unter Social Distancing Bedingungen auf relativ hohem Niveau aufrechterhalten, da wir weniger Fahrzeuge vor Ort inspizieren mussten, und damit weiteren Umsatzrückgängen im C2B Bereich vorbeugen konnten;
- Durch ein besseres Pricing konnten wir unsere Rohgewinnmarge erhöhen;
- Die Kostenstruktur im Ankauf von Fahrzeugen wurde durch Sell-from-Home nachhaltig verbessert.

Der Materialaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf TEUR 2.543.744 (2019: TEUR 3.133.428) und die Materialaufwandsquote betrug damit 89,9 % (2019: 90,1 %). Das Rohergebnis lag somit bei TEUR 285.910, was 10,1 % der Umsatzerlöse entspricht (2019: TEUR 342.534 und 9,9 %). Die gestiegene Rohergebnismarge resultierte u.a. daraus, dass im Geschäftsjahr 2020 durch ein verbessertes Pricing im Ein- und Verkauf und den erhöhten Verkauf von Logistkdienstleistungen insgesamt die Marge gesteigert werden konnte. Durch die o.g. Effekte konnte auch die

Rohergebnismarge pro Auto um EUR 68,6 auf EUR 625 erhöht werden.

Die AUTO1 Gruppe konnte ihr bereinigtes EBITDA von TEUR -60.382 auf TEUR -15.166 um TEUR 45.216 verbessern, insbesondere durch Kostenreduktionen bei den Marketing- und Logistikaufwendungen sowie dem Personalaufwand, da im Geschäftsjahr 2020 viele Abteilungen in Kurzarbeit waren. Das Wachstumsziel wird, wie in der Vergangenheit und trotz der aktuellen Corona Krise, für die nächsten Jahre im Vordergrund stehen. Dies zeigt sich schon heute durch den massiven Ausbau des AUTOHERO Geschäfts.

c. Lage des Konzerns

1. Ertragslage

Die Gruppenergebnisse im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 lauten wie folgt:

	1. JAN. 2020 - 31. DEZ. 2020	1. JAN. 2019 - 31. DEZ. 2019
Umsatzerlöse (in TEUR)	2.697.050	3.475.962
<i>Umsatzwachstum in %</i>	<i>(18,6)</i>	<i>21,9</i>
Rohergebnis (in TEUR)	285.910	342.534
<i>Rohmarge in %¹</i>	<i>10,1</i>	<i>9,9</i>
Bereinigtes EBITDA (in TEUR)²	(15.166)	(60.382)
<i>Bereinigte EBITDA Marge in %</i>	<i>(0,5)</i>	<i>(1,7)</i>
EBITDA (in TEUR)	(34.849)	(92.809)
<i>EBITDA Marge in %³</i>	<i>(1,2)</i>	<i>(2,7)</i>
Verkaufte Autos (in Tausend)	457	616
Durchschnittliche Mitarbeiteranzahl⁴	4.111	4.418

¹ definiert als Rohergebnis dividiert durch Umsatzerlöse.
² Für die Überleitung auf das bereinigte EBITDA siehe nachfolgende Tabelle.
³ definiert als EBITDA dividiert durch Umsatzerlöse.
⁴ Vollzeitäquivalent.

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

In TEUR	1. JAN. 2020 - 31. DEZ. 2020	1. JAN. 2019 - 31. DEZ. 2019
EBITDA	(34.849)	(92.809)
Anteilsbasierte Vergütung	(5.437)	36.945
Änderung der Bewertungsgrundlagen für die Umsatzsteuer	-	6.641
Berichtigung der Verbindlichkeiten	12.351	(12.351)
Sonstige nicht operative Aufwendungen	12.769	1.192
Bereinigtes EBITDA	(15.166)	(60.382)

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse sind um 18,6 % (TEUR 646.309) auf TEUR 2.829.653 gesunken. Das Merchantgeschäft wurde negativ durch die Ausbreitung der Covid-19 Pandemie in unseren europäischen Märkten beeinflusst, was einen Umsatzrückgang von 20,5 % im Vergleich zum Vorjahr zur Folge hatte. Im Gegensatz dazu verzeichnete das Retailgeschäft einen anhaltend starken Umsatzanstieg (insgesamt 62,9 % Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr), da es eine starke Verbrauchernachfrage in unseren europäischen Märkten gab. Viele gewerbliche Händler hatten ihren Betrieb vorübergehend eingestellt, was sich insbesondere auf die Zahl der verkauften Fahrzeuge auswirkte. Diese nahm insgesamt um 158.202 (-25,7 %) auf 457.431 ab. Die Gruppe erwirtschaftete dabei Umsatzerlöse in Höhe von TEUR 2.697.050 (2019: TEUR 3.394.550) im Merchant Segment und TEUR 132.603 (2019: TEUR 81.412) im Retail Segment.

Rohgewinnentwicklung

Der Materialaufwand sank um 18,8 % bzw. TEUR 589.684 auf TEUR 2.543.744, wovon TEUR 2.414.036 im Merchantgeschäft und TEUR 129.708 im Retailgeschäft anfielen. Der Materialaufwand enthält u.a. die Kosten für die verkauften Fahrzeuge, die externen Transportkosten (Kosten für den Transport bis zum Kunden) als Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie weitere Dienstleistungen im Zusammenhang mit der operativen Abwicklung von Fahrzeugen- bzw. -verkauf. Der Rückgang des Materialaufwands und der entsprechende Rückgang der Umsatzerlöse ist auf die coronabedingte, temporäre weitestgehende Einstellung der Geschäftstätigkeit zurückzuführen. Dies hatte neben dem Rückgang der Kosten für die verkauften Autos ebenfalls Einfluss auf die sonstigen Materialaufwendungen wie Transportkosten.

Das Rohergebnis nahm in der Folge im Geschäftsjahr 2020 um TEUR 56.624 ab. Im Merchantgeschäft wurde ein Rohergebnis von TEUR 283.015 und im Retailgeschäft von TEUR 2.895 erzielt. Infolge unserer Bemühungen die Preisgestaltung weiter zu optimieren und den Nachfragerückgang aufgrund der Covid-19-Pandemie zu antizipieren, konnten wir unsere Rohmarge leicht um ca. 20 Basispunkte im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Dies wirkte sich auch auf die GPU der Segmente aus.

Geschäftsentwicklung nach Segment

<i>Merchant</i>	1. JAN. 2020 - 31. DEZ. 2020	1. JAN. 2019 - 31. DEZ. 2019
Umsatzerlöse (in TEUR)	2.697.050	3.394.550
<i>davon C2B*</i>	2.348.588	3.105.789
<i>davon Remarketing*</i>	348.463	288.761
<i>Umsatzwachstum in %</i>	(20,5)	20,4
Rohergebnis (in TEUR)	283.015	341.080
<i>Rohmarge in %</i>	10,5	10,0
Verkaufte Autos (in Tausend)	447	610
<i>davon C2B</i>	397	571
<i>davon Remarketing</i>	50	39
GPU (in EUR)	633	559

* Auswertung der Umsatzerlöse nach Beschaffungskanal

<i>Retail</i>	1. JAN. 2020 - 31. DEZ. 2020	1. JAN. 2019 - 31. DEZ. 2019
Umsatzerlöse (in TEUR)	132.603	81.412
<i>Umsatzwachstum in %</i>	62,9	154,4
Rohergebnis (in TEUR)	2.895	1.454
<i>Rohergebnismarge in %</i>	2,2	1,8
Verkaufte Autos (in Tausend)	10	6
GPU (in EUR)	285	254

Entwicklung des EBITDA und bereinigten EBITDA

Der Personalaufwand ist durch die Einführung unserer Sell-from-Home Lösung, bei der eine Bewertung der Gebrauchtwagen bereits online erfolgt und weniger Bewertungen in den Filialen vorgenommen werden müssen, vorübergehend eingeführter Kurzarbeit in Deutschland sowie ähnlicher Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in den anderen europäischen Ländern und durch die geringere anteilsbasierte Vergütung um 34,6 % gesunken (von TEUR 228.846 auf TEUR 149.736). Durchschnittlich waren im Berichtsjahr 4.111 (2019: 4.418) Mitarbeiter in der Gruppe beschäftigt. Die im Vergleich zum Vorjahr erheblich geringere anteilsbasierte Vergütung beruht darauf, dass eine Reklassifizierung von cash-settled zu equity-settled durchgeführt wurde, sodass die Bewertung der anteilsbasierten Vergütungen jetzt auf dem Fair Value der Unternehmensbewertung im Gewährungszeitpunkt beruht. Diese Reklassifizierung war Folge der Entscheidung einen IPO durchzuführen.

Die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl der AUTO1 Gruppe ist von 4.418 in Geschäftsjahr 2019 auf 4.111 im Geschäftsjahr 2020 gesunken. Durch die COVID-19 Pandemie wurden in einzelnen Abteilungen die Mitarbeiteranzahl reduziert, Neueinstellungen im Vergleich zu Vorjahren runtergefahren und freierwerdende Stellen nicht wieder besetzt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr um 16,4 % gesunken, insgesamt um TEUR 35.824 auf TEUR 182.248. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang der Marketingaufwendungen um TEUR 44.570 auf TEUR 78.103. Vor dem Hintergrund der geringeren Nachfrage als Folge der COVID-19 Pandemie haben wir uns entschieden, die Marketingaufwendungen im Geschäftsjahr vorübergehend einzustellen. Darüber hinaus sanken die internen Logistikaufwendungen um TEUR 11.735 auf TEUR 33.270 als Folge von weniger Autotransporten.

Entwicklung des Konzernverlustes

Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der Konzern einen Konzernverlust in Höhe von TEUR 143.642 (2019: TEUR 121.265). Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus den Zins- und Bewertungseffekten durch die Bilanzierung der Wandelanleihe zum 31. Dezember 2020 von TEUR 71.859. Das Wandeldarlehen enthält mehrere eingebettete Derivate in Form eines Wandlungsrechts, einer Barausgleichsoption sowie weiterer Vorfälligkeitsoptionen, die zu den erhöhten Aufwendungen geführt haben. Gegenläufig wirkten sich die gesunkenen Aufwendungen aus der anteilsbasierten Vergütung aus (TEUR -5.437, i. Vj. TEUR 36.946), resultierend aus der Reklassifizierung von cash-settled zu equity-settled.

2. Finanzlage

In TEUR	1. JAN. 2020 - 31. DEZ. 2020	1. JAN. 2019 - 31. DEZ. 2019
Konzernverlust	(143.642)	(121.265)
Cashflow aus der betrieblichen Tätigkeit	45.495	(138.370)
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	(3.569)	(3.254)
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	57.726	82.709
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu Beginn der Periode	57.599	116.513
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Ende der Periode	157.251	57.599

Die AUTO1 Group wies für das Geschäftsjahr 2020 einen Cashflow aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit von TEUR 45.495 (2019: TEUR -138.370) aus. Größte Einflussfaktoren für den negativen Cashflow im Vorjahr waren der Konzernverlust 2019 sowie der Aufbau des Vorratsbestandes. Im aktuellen Geschäftsjahr erfolgte ein Abbau des Vorratsbestandes. Ebenso trug der stichtagsbedingte Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die stichtagsbedingte Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wesentlich zum positiven Cashflow bei. Weiterhin enthält der Konzernverlust 2020 nicht zahlungswirksame Zins- und Bewertungseffekte durch die Bilanzierung der Wandelanleihe zum 31. Dezember 2020 von TEUR 71.859.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit belief sich für das Jahr 2020 auf TEUR -3.569 (2019: TEUR -3.254) und resultierte aus Investitionen in das Sachanlagevermögen, hauptsächlich in zusätzliche Ausrüstung für die Drop-off und Pick-up Standorte. Demgegenüber standen Einzahlungen in Höhe von TEUR 602 aus dem Verkauf von Sachanlagen.

Der positive Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit belief sich für das Geschäftsjahr auf TEUR 57.726 (2019: TEUR 82.709). Dieser resultierte aus der Aufnahme des Wandeldarlehens von TEUR 255.000, wobei die vollständige Tilgung der Kreditlinie von TEUR 186.000 sowie die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von TEUR 23.308 sich gegenläufig auswirkten.

Der Konzern war in der Lage, seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber Dritten zu erfüllen.

Der Zahlungsmittelbestand betrug zum Jahresende TEUR 157.251 (2019: TEUR 57.599) und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 99.652 erhöht.

3. Vermögenslage

Das Sachanlagevermögen sank um TEUR 2.737 auf TEUR 52.332 insbesondere aufgrund des Abgangs von sonstigen Sachanlagen sowie vorzeitigen Kündigungen von Mietverträgen, die zu einem Abgang von Nutzungsrechten führten.

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte nahmen zum 31. Dezember 2020 im Wesentlichen aufgrund der Ausbuchung der Forderungen gegenüber Aktionären im Zusammenhang mit anteilsbasierten Vergütungen resultierend aus der Reklassifizierung von cash-settled zu equity-settled, um TEUR 114.202 ab, die nicht zahlungswirksam war.

Der Bestand an Vorräten hat sich um TEUR 38.680 auf TEUR 209.435 verringert. Die Abnahme des Vorratsbestandes resultiert im Wesentlichen aus den Auswirkungen der Covid-19 Krise, da die Bestände im 2. Quartal des Jahres sukzessive reduziert wurden, um die Covid-19 Risiken einzuschränken.

Die sonstigen Vermögenswerte betreffen hauptsächlich Umsatzsteuerforderungen und sind u.a. in Folge des um den Stichtag geringeren Geschäftsvolumens leicht zurückgegangen.

Die Eigenkapitalquote betrug zum Ende des Berichtsjahres 0,9 % (2019: 25,3 %). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist maßgeblich im Konzernverlust 2020 begründet.

Unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurde im Vorjahr eine Kreditrahmenvereinbarung mit sechs Banken mit einer Kreditlinie von TEUR 235.000 ausgewiesen. Die Inanspruchnahme betrug zum Jahresende 2019 TEUR 171.000. Die Kreditlinie wurde im aktuellen Geschäftsjahr vollständig zurückgezahlt. Am 13. Februar 2020 hat der Konzern ein nachrangiges Wandeldarlehen über TEUR 255.000 ausgegeben. Das Darlehen ist wandelbar in Stammaktien des Konzerns nach Ermessen des Kreditgebers im Fall von bestimmten Ereignissen oder rückzahlbar am 13. Februar 2025. Das Wandeldarlehen enthält mehrere eingebettete Derivate in Form eines Wandlungsrechts, einer Barausgleichsoption sowie weiterer Vorfälligkeitsoptionen. Das Wandeldarlehen ist zum 31. Dezember 2020 unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von TEUR 323.470 ausgewiesen. Aus dem Erlös des Börsenganges am 4. Februar 2021 wurden nach dem Bilanzstichtag TEUR 110.000 des Wandeldarlehens zurückgezahlt. Insgesamt war damit eine Auszahlung in Höhe von TEUR 232.349 verbunden. Der verbleibende Anteil des Darlehens wurde von den Darlehensgebern in 8.059.961 Aktien umgewandelt.

Im Geschäftsjahr wurde zudem eine neue Investment-Grade rated ‚ABS‘ Kreditfazilität mit einem Rahmen von TEUR 485.000 abgeschlossen, die vollständig besichert ist. Die Kreditlinie wurde erst im ersten Quartal 2021 in Anspruch genommen. Zu weiteren Details verweisen wir auf die Ausführungen im Anhang des Konzerns unter Liquiditätsrisiken.

Die Verbindlichkeiten aus anteilsbasierten Vergütungen wurden im Geschäftsjahr aufgrund der Reklassifizierung vollständig ausgebucht. Die Einbuchung nach der Reklassifizierung erfolgte im Eigenkapital unter den übrigen Rücklagen.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten bestehen im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, welche stichtagsbedingt deutlich anstiegen. Die unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Vertragsverbindlichkeiten gingen in Folge des geringeren Geschäftsvolumens zum Bilanzstichtag zurück.

4. Gesamteinschätzung

Der Vorstand beurteilt die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage als positiv. Aufgrund der Pandemie konnten wir den geplanten Wachstumskurs auf Gruppenebene nicht fortsetzen, dennoch ist es uns gelungen, das Autohero Geschäft erheblich auszubauen. Die Auswirkung der Pandemie auf unser Geschäft spiegelt sich am stärksten in der reduzierten Anzahl der von uns verkauften Gebrauchtwagen wider. Wir konnten u.a. erfolgreich eine Wandelanleihe platzieren, mit Sell-from-Home ein Produkt zur nachhaltigen Verbesserung der Kosteneffizienz einführen und durch aktives Bestandsmanagement flexibel auf den Angebots- und Nachfragerückgang während des Lockdowns im zweiten Quartal reagieren. Durch den Ausbruch der Covid-19 Pandemie konnten die ursprünglich geplanten Wachstumsziele nicht erreicht werden, dennoch gelang es EBITDA und den bereinigten EBITDA im Vergleich zum Vorjahr zu verbessern, dies zeigt die Robustheit des Geschäftsmodells und wir blicken daher sehr optimistisch in die Zukunft.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Risikobericht

Individuelle Risiken werden grundsätzlich für eine Periode von zwölf Monaten ab Berichtsdatum beurteilt, sofern sie sich auf die VFE-Lage und die beschriebenen Leistungsindikatoren auswirken können. Nachfolgend sind die wesentlichen Risiken der einzelnen Risikobereiche beschrieben. Diese Risiken gelten für alle unsere Segmente und basieren auf der Bruttoisikoanalyse. Die beschriebenen Maßnahmen werden, sofern nicht anders angegeben, als adäquat zur Mitigation des jeweils beschriebenen Risikos erachtet.

Die Gruppe hat zum Oktober 2020 begonnen, ein konzernweites Risikomanagementsystem zu implementieren. Dieses wird im Laufe des Jahres 2021 einsatzbereit sein.

Die im Nachfolgenden dargestellten Risiken sind in der Reihenfolge ihrer Auswirkung auf die Gruppe dargestellt.

a. Marktrisiken

Basis für die Marktrisikoeinschätzung im Automobilhandel ist nach wie vor die Entwicklung der Binnennachfrage im jeweiligen Land. Dies hängt unmittelbar mit der konjunkturellen Entwicklung in Europa zusammen. Der Autokauf ist getrieben von der Konsumbereitschaft des Endkunden. Im Folgenden wird zunächst auf politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Trends eingegangen, die für den Konzern relevant sind. Unsicherheiten bezüglich des zukünftigen Konsumverhaltens resultieren weiterhin daraus, dass die zukünftigen Auswirkungen durch die anhaltende Covid-19 Krise derzeit schwer prognostizierbar sind (siehe dazu die untenstehenden Ausführungen zum Coronavirus (SARS-CoV-2)).

Nicht wirtschaftliche Veränderungen in der Nachfrage nach Gebrauchtwagen

Die Nachfrage nach unseren Gebrauchtwagen kann durch Trends beeinträchtigt werden, die zu einem allgemeinen Rückgang der Nachfrage nach Autos führen. Ein wachsender

Anteil jüngerer Menschen kauft oder least kein eigenes Auto mehr und entscheidet sich stattdessen für Ride-Hailing durch Fahrdienste wie Uber und Lyft, Mitfahrzentralen, Autovermietungen und öffentliche Verkehrsmittel. Dieser Trend könnte sich fortsetzen oder sogar verstärken, insbesondere da die Urbanisierung weiter voranschreitet und ein wachsender Teil der Bevölkerung in die Großstädte zieht. Infolgedessen könnte die Gesamtnachfrage nach Fahrzeugen, einschließlich unserer Gebrauchtwagen, zurückgehen und somit unsere Geschäftsaussichten beeinträchtigen.

Maßnahmen von Herstellern oder Händlern können einen erheblichen Einfluss auf die Nachfrage im Gebrauchtwagenmarkt haben. Es könnten größere Anreize für den Verkauf von Neuwagen (z. B. Rabatte oder attraktive Finanzierung) oder generell niedrigere Preise für Neuwagen angeboten werden, so dass der Kauf eines Neuwagens attraktiver ist. Hierdurch können die Preise für Gebrauchtwagen sinken.

Darüber hinaus können neue Vorschriften oder Maßnahmen von Regierungsbehörden zu einem plötzlichen Rückgang für bestimmte Arten von Gebrauchtwagen, einschließlich der Fahrzeuge in unserem Bestand, führen. Zum Beispiel haben viele deutsche Städte gerichtlich angeordnete Fahrverbote für Fahrzeuge mit älteren Dieselmotoren in bestimmten Stadtbezirken, um die Feinstaubbelastung zu reduzieren. In der Folge ist die Nachfrage nach den betroffenen Fahrzeugen in Deutschland deutlich zurückgegangen und die Preise für diese Autos, einschließlich der Fahrzeuge in unserem Bestand, fielen plötzlich. Solche plötzlichen Entwicklungen können uns daran hindern, die betroffenen Fahrzeuge erfolgreich zu verkaufen, unsere Margen beeinträchtigen und zu höheren Wertberichtigungen auf unsere Vorräte führen. Darüber hinaus kann die Nachfrage nach bestimmten Gebrauchtwagenarten aufgrund der Einführung von innovativen Technologien für neue Fahrzeuge (z. B. autonome Fahrsysteme) plötzlich zurückgehen. Die überwiegende Mehrheit der von uns gekauften und verkauften Fahrzeuge verfügt nicht über solche innovativen Merkmale. Es gibt keine Garantie dafür, dass wir in der Lage sein werden, schnell innovativere Fahrzeuge zu beschaffen, da es mehrere Jahre dauern kann, bis diese auf dem Gebrauchtwagenmarkt verfügbar sind. Folglich sind wir möglicherweise nicht in der Lage, unser Angebot entsprechend anzupassen. Darüber hinaus könnte die Beschaffung und der Verkauf solcher Fahrzeuge komplexer sein.

Die oben beschriebenen Risiken können sich erheblich auf die Leistungsindikatoren auswirken. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird für den Prognosezeitraum als gering eingeschätzt. Insgesamt handelt es sich nach Einschätzung des Vorstands daher um mittlere Risiken.

Coronavirus (SARS-CoV-2)

Das Ende 2019 aufgetretene, neuartige Coronavirus (SARS-CoV-2) hat sich im Geschäftsjahr 2020 weltweit ausgebreitet und aufgrund der damit einhergehenden Infektionsschutzmaßnahmen zu einer Rezession der Weltwirtschaft geführt.

Im Jahr 2020 hatte der Ausbruch der Covid-19 Pandemie einen erheblichen Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt in Europa, und die langfristigen Auswirkungen dieser Pandemie sind noch unklar. Insofern könnten sich auch in Zukunft deutlich negative Auswirkungen auf die Leistungsindikatoren ergeben. Neben den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen könnte die Angst vor Ansteckung den Vormarsch der Shared Mobility aufhalten. Darüber hinaus glauben wir, dass die Gewohnheiten, die sich während der Covid-19 Pandemie herausgebildet haben, wahrscheinlich fortbestehen und das Verbraucherverhalten dauerhaft verändern, da die Kunden die Vorteile des Online-Kaufs und -Verkaufs erkannt haben. Daher ist zu erwarten, dass die Beschleunigung der Verlagerung hin zu Online-Angeboten nachhaltig und ausgeprägt sein wird. Angesichts der Tatsache, dass das Durchschnittsalter von Online-Kunden steigt und diese Autos wahrscheinlich als wichtiges Gut betrachten, wird diese Verschiebung im Verbraucherverhalten wahrscheinlich besonders vorteilhaft für den Online-Gebrauchtwagenmarkt sein, da sie die natürliche Zielgruppe für Gebrauchtwagen mit dem Online-Kundenerlebnis verbindet.

Die Pandemie und die zu ihrer Bekämpfung ergriffenen Maßnahmen haben die europäische Wirtschaft erheblich beeinträchtigt, wobei das Bruttoinlandsprodukt in der Eurozone im Jahr 2020 um 6,8 % zurückging. Infolgedessen wird die Arbeitslosenquote in der Europäischen Union voraussichtlich weiter von 8,1 % im Jahr 2020 auf 9,2 % im Jahr 2021 ansteigen⁵. Wir glauben, dass sich die Verbraucher zunehmend dem Kauf von Gebrauchtwagen zuwenden werden, da diese eine preisgünstigere Alternative darstellen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Das Auto als individuelles Transportmittel wird annahmegemäß weiterhin sehr begehrt bleiben.

Wie sich die anhaltende Corona Krise auf die Entwicklung der Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2021 auswirkt, lässt sich aus heutiger Sicht nicht verlässlich bestimmen, da der weitere Verlauf der Pandemie sowie die Geschwindigkeit der Durchimpfungsrate und somit der Einfluss auf die Konsumnachfrage derzeit nicht beurteilt werden kann. Zudem könnten gegenläufige oder für AUTO1 sogar positive Effekte greifen, wie oben dargestellt. Aus diesem Grund wird das Risiko aus der Corona Krise als mittleres Risiko eingestuft.

AUTO1 sogar positive Effekte greifen, wie oben dargestellt. Aus diesem Grund wird das Risiko aus der Corona Krise als mittleres Risiko eingestuft.

Wettbewerb

Der Gebrauchtwagenmarkt ist besonders wettbewerbsintensiv und ist geprägt von Veränderungen der Marktanteile, verstärktem Preiswettbewerb und der Entwicklung und Einführung neuer Dienstleistungen und Technologien durch wiederkehrende und neue Wettbewerber. Zu unseren wichtigsten Wettbewerbern gehören unabhängige Gebrauchtwagenhändler, Markenhändler, andere Online-Gebrauchtwagenhändler, Websites, Apps und Mietwagenunternehmen, die Gebrauchtwagen aus ihren Flotten direkt an Verbraucher und professionelle Händler verkaufen. Wenn wir es nicht schaffen, ein attraktives, zuverlässiges Angebot zu wettbewerbsfähigen Preisen bereitzustellen, könnten sich potenzielle Käufer oder Verkäufer von Gebrauchtwagen entscheiden, ihre Fahrzeuge über einen unserer Wettbewerber zu handeln.

Da professionelle Händler, die derzeit unsere Hauptkundengruppe darstellen, gleichzeitig Wettbewerber sind, die ihr eigenes Angebot an Gebrauchtwagen aufrechterhalten, können diese Händler beschließen, nicht mehr bei uns zu kaufen, wenn sie glauben, dass wir ihre Wettbewerbsposition bedrohen.

Ebenso könnten Anbieter von Kleinanzeigen uns daran hindern, auf ihren Websites und Apps zu werben, um uns daran zu hindern, unsere Marktposition auf dem Gebrauchtwagenmarkt auszubauen.

Darüber hinaus könnten neue Wettbewerber in den Online-Markt für Gebrauchtwagen eintreten oder ihre Online-Bemühungen verstärken, einschließlich großer Automobilhersteller. Unsere aktuellen und potenziellen Wettbewerber verfügen möglicherweise über größere finanzielle, technische Mittel sowie Marketing und andere Ressourcen. Sie können auch auf ein besseres Netzwerk in der Automobilbranche zurückgreifen aufgrund einer längeren Betriebsgeschichte und eines größeren Bekanntheitsgrades. Wenn solche Wettbewerber fusionieren oder Partnerschaften eingehen, kann dies ihre Wettbewerbsposition weiter verbessern. Infolgedessen könnten unsere Wettbewerber in der Lage sein, schneller auf die Bedürfnisse von potenziellen Käufern oder Verkäufern von Gebrauchtwagen zu reagieren und umfangreichere Marketingkampagnen durchführen.

Sollten wir nicht in der Lage sein, erfolgreich zu konkurrieren, könnte die Anzahl der angebotenen Gebrauchtwagen als auch die Nachfrage nach Fahrzeugen in unserem Bestand zurückgehen.

Das Risiko einer Marktverdrängung durch Wettbewerber wird als gering eingeschätzt, da von einer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit und moderaten Auswirkungen auf die Leistungsindikatoren ausgegangen wird.

⁵ Vgl. DIW Wochenbericht 11 2021

Zur rechtzeitigen Erkennung der angesprochenen strategischen Risiken werden Maßnahmen individuell bei Bedarf unter Berücksichtigung der identifizierten Fakten und Umstände eingeleitet.

b. Operative Risiken

Management des Gebrauchtwagenbestands

Das Management des Bestandes an Gebrauchtwagen ist ein zentraler Risikofaktor für AUTO1 und wird an mehreren Stellen deutlich.

Grundsätzlich hat das starke Wachstum der letzten Jahre mit über 400 Filialen in verschiedenen europäischen Ländern, eines entsprechenden Transport- und Logistiknetzwerks sowie Ausrollen weiterer Dienstleistungen zu einer höheren Komplexität des Geschäfts innerhalb einer sehr kurzen Zeitperiode geführt. Diese Komplexität führt zu entsprechend höherer Belastung von Mitarbeitern und Systemen, sodass eine Reduzierung der Effizienz bei weiterer Geschäftsausweitung nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann. Um dem entgegenzuwirken, ist die kontinuierliche Anpassung des Personal- und Systembedarfs notwendig.

Mit Blick auf den Bestand gibt es mit der Beschaffung und dem Verkauf zwei maßgebliche Faktoren, die anhaltenden Risiken unterliegen.

Um unseren Kunden ein großes und attraktives Angebot machen zu können, sind wir von Verbrauchern und Händlern abhängig, die uns passende Autos anbieten. Im Vergleich zu Herstellern produzieren wir unser Angebot nicht selbst. Wir haben allerdings die Flexibilität, durch Preissetzung und Ausweitung der Charakteristika dem entgegenzuwirken. Die Beschaffung von Gebrauchtwagen erfolgt via Bewertung durch unseren Preissetzungsalgorithmus, eine korrekte Kalkulation bei jeder einzelnen Bewertung kann bei einem hohen Volumen an Transaktionen nicht jederzeit garantiert werden. Da wir Gebrauchtwagen einkaufen und bewerten, besteht immer die Möglichkeit, dass eine Gebrauchsspur wie bspw. ein Lackschaden nicht erkannt wird und der Einkaufspreis entsprechend zu hoch ist.

Während sich die Gebrauchtwagen in unserem Bestand befinden, kann es passieren, dass sie beschädigt, zerstört oder gestohlen werden. Da wir auch auf Lagerungen durch externe Partner zurückgreifen, ist die Steuerungsmöglichkeit begrenzt.

Die Beschaffung unseres Bestandes wird anhand unserer Erwartung für die zukünftige Nachfrage durchgeführt. Wegbrechende Nachfrage würde zu erhöhtem Bestand,

einer geringeren Umschlagsgeschwindigkeit und dementsprechend Preis- und Margendruck führen. Da Gebrauchtwagen, vor allem die neueren Modelle, recht schnell an Wert verlieren, könnten längere Zeiten im Bestand auch zu höheren Abschreibungen führen.

Wir betreiben ein proprietäres Risikosystem, von dem wir glauben, dass es einen Wettbewerbsvorteil in Bezug auf das Bestandsmanagement darstellt. Bevor wir einen uns angebotenen Gebrauchtwagen kaufen, analysieren unsere Algorithmen den zu erwartenden GPU, die wahrscheinliche Verkaufsgeschwindigkeit, den vorhandenen Vorratsbestand und die Markttrends. Wenn diese Algorithmen den betreffenden Gebrauchtwagen als besonders schwer verkäuflich einschätzen, kaufen wir diesen in der Regel nicht an.

Die AUTO1 Group steuert die Risiken betreffend des Managements des Bestandes an Gebrauchtwagen betreffend so, dass negative Entwicklungen auf die Leistungsindikatoren als gering bzw. hinreichend berechenbar eingeschätzt werden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Auswirkungen auf die Leistungsindikatoren werden dabei ebenfalls als gering beurteilt.

Logistikrisiken

Die Logistikprozesse sind stark von der Koordination der IT-Systeme, dem Logistikteam und der Kommunikation mit den Logistik-Partnern abhängig. Aufgrund des starken Wachstums des Geschäftsvolumens in den letzten Jahren wird der ständige Ausbau und die kontinuierliche Optimierung dieser Prozesse verlangt. Prozesseffizienz, falsche Planung oder das Versagen von IT-Systemen bergen das Risiko erhöhter Logistik- und Personalkosten und verspäteter Lieferungen, die sich auf das Rohergebnis und das Jahresergebnis auswirken können.

Das Risiko wird aufgrund des Marktvolumens sowie der Diversifikation bei den Dienstleistern der AUTO1 Group als gering eingeschätzt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Auswirkungen auf die Leistungsindikatoren werden dabei ebenfalls als gering beurteilt.

IT-Risiken

Als Internetdienstleister mit E-Commerce-Komponente ist AUTO1 maßgeblich von der Leistungsfähigkeit und Stabilität der verschiedenen Online-Plattformen sowie Schnittstellen zu Tools von Fremdanbietern abhängig. Sowohl der Ankauf als auch der Verkauf funktionieren in hohem Maße online-gestützt. Technische Störungen oder Ausfälle würden die gesamte Wertschöpfungskette unmittelbar in Mitleidenschaft ziehen.

Um die Sicherheit und Stabilität der Systeme zu gewährleisten, ist AUTO1 an geographisch getrennte und redundante Server-Zentren angebunden. Der Betrieb der Plattform wird überwacht, um im Störfall geeignete Maßnahmen einleiten zu können. Zum Schutz vor unautorisierten Zu- und Angriffen hat AUTO1 mehrstufige Absicherungen der Systeme sowie personalisierte, rollenbasierte Zugänge eingerichtet. Ein Prozess der Benutzeradministration hinsichtlich Dokumentation von ein- sowie ausgetretenen Mitarbeitern ist definiert.

Das erhebliche Wachstum des Konzerns verlangt den ständigen Ausbau der IT-Systeme, um der steigenden Komplexität und Größe gerecht zu werden. Um die notwendige Skalierbarkeit zu erreichen, werden zusätzlich Cloud-Dienste von einem etablierten Dienstleister genutzt.

Aufgrund der essentiellen Bedeutung der IT-Risiken unterliegt die IT-Entwicklung und IT-Pflege einer kontinuierlichen Qualitätskontrolle. Für dringende Fälle besteht ein Prozess, in dem kurzfristig wichtige IT-Anpassungen umgesetzt werden können.

Die Eintrittswahrscheinlichkeit von IT-Risiken wird grundsätzlich als gering und die Bedeutung der IT-Risiken für die Leistungsindikatoren wird als moderat eingeschätzt. Insgesamt geht der Vorstand von einem geringen Risiko aus, da die Maßnahmen als geeignet eingeschätzt werden um die Risiken zu mitigieren.

c. Finanzielle Risiken

Von den finanziellen Risiken ist für AUTO1 mangels wesentlicher Fremdwährungsgeschäfte und Ausfallrisiken vor allem das Liquiditätsrisiko relevant.

Die Gruppe verfügt über eine detaillierte Liquiditätsplanung, welche regelmäßig einem Soll-Ist-Vergleich unterzogen wird. Die Finanzierung der Muttergesellschaft erfolgt neben dem Wandeldarlehen und den eigenen Einnahmen auch aus der Möglichkeit der Inanspruchnahme der Kreditfazilität des Konzerns. Durch den erfolgreichen IPO vom 4. Februar 2021 hat die Gesellschaft liquide Mittel von EUR 971 Mio. erhalten. Die Finanzmittel sollen u.a. für den geplanten Ausbau des Autohero Geschäfts sowie die laufenden Geschäftsaktivitäten des Konzerns verwendet werden.

Im Hinblick auf die variable Verzinsung des im Dezember 2020 abgeschlossenen Non-recourse Darlehens besteht ein Zinsänderungsrisiko. Erhöhte Zinsaufwendungen würden sich negativ auf das prognostizierte Jahresergebnis auswirken, würden aber wahrscheinlich in einem stärkeren Wirtschaftsumfeld stattfinden. Die Eintrittswahrscheinlichkeit

sowie die Bedeutung des Risikos für die Leistungsindikatoren werden als gering eingeschätzt. Folglich liegt nur ein geringes Risiko vor.

Die Finanzierung der Tochtergesellschaften ist stark geprägt von deren Einbindung in den Konzernverbund der Muttergesellschaft. Mit der detaillierten Analyse und Freigabe der von den Tochtergesellschaften monatlich zu erstellenden Budgets stellt die Konzernführung die Finanzierbarkeit des operativen Geschäftes sowie geplanter Investitionen sicher. Der Konzern verfügt durch Kapitalmaßnahmen und Kreditaufnahmen über einen Finanzmittelbestand von insgesamt TEUR 157.251 zum Bilanzstichtag. Hinzu kommen Spielräume durch den Abschluss einer neuen rated ABS Kreditfazilität (Non-Recourse Finanzierung) in Höhe von TEUR 485.000.

d. Risiken aus Finanzinstrumenten

Im Geschäftsjahr ergab sich durch die Ausgabe eines Wandeldarlehens eine derivative finanzielle Verbindlichkeit, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird. Das Risiko aus dem Derivat besteht im Wesentlichen in der Herleitung des beizulegenden Zeitwerts, d.h. vor allem in möglichen Änderungen der nicht beobachtbaren Inputparameter wie die Refinanzierungsrate des Konzerns oder dem Unternehmenswert, die zu einem signifikant geringeren Jahresergebnis führen können. Das Wandeldarlehen wurde im Februar 2021 teilweise zurückgeführt bzw. teilweise in Eigenkapital gewandelt.

e. Gesamtrisikoeinschätzung

Die aufgezeigten Risiken können die wirtschaftliche Entwicklung der AUTO1 Group beeinflussen. Aufgrund der Vielzahl der in der AUTO1 Group etablierten Maßnahmen zur Überwachung der Unternehmensrisiken ist ein Gegensteuern und somit eine Vermeidung bzw. Verminderung der Ausprägung möglicher Risiken möglich. Hinsichtlich der anhaltenden Auswirkungen durch die Covid-19 Pandemie verweisen wir auf die obigen Ausführungen. Die Einschätzung der gesamten Risikosituation ist das Ergebnis der konsolidierten Betrachtung aller wesentlichen Einzelrisiken. Risiken, die den Fortbestand des Konzerns gefährden können, liegen nicht vor.

Chancenbericht

Aus den nachfolgend beschriebenen Chancen können sich positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Leistungsindikatoren ergeben.

a. Der Gebrauchtwagenmarkt geht online

Der Gebrauchtwagenmarkt gehört zu den größten Absatzmärkten der Welt. Im Jahr 2019 beziffert sich das Marktvolumen in Europa auf rund EUR 600 Mrd. mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumserwartung von 5 %⁶. Darüber hinaus beläuft sich das Volumen hinsichtlich der Finanzierung von Gebrauchtwagen in den neun Zielmärkten unseres „Autohero“-Angebots im Jahr 2018 auf rund EUR 95 Mrd.⁷

Gebrauchtwagen werden bis heute fast ausschließlich offline verkauft. Wir schätzen, dass die derzeitige Online-Penetration auf dem europäischen Markt für Gebrauchtwagenverkäufe sehr gering ist. Angesichts der Tatsache, dass sich viele Verbraucher bereits heutzutage bei der Suche nach geeigneten Gebrauchtfahrzeugen online informieren, sind wir der festen Überzeugung, dass der Markt bereit ist, online zu gehen.

Sowohl Verbraucher als auch professionelle Händler stehen beim Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen vor einzigartigen Herausforderungen. Für die Verbraucher gibt es nur eine begrenzte Auswahl an lokalen Angeboten, keine Bequemlichkeit aufgrund eines Mangels an Fulfillment-Services und wenig Transparenz bei der Preisgestaltung. Professionelle Händler versuchen, daraus ihre Vorteile zu ziehen, was das Vertrauen in bzw. das Image von Gebrauchtwagenhändler beschädigt. Gleichzeitig sind professionelle Händler selbst nicht in der Lage, Skaleneffekte zu erzielen und ebenfalls auf lokale Märkte beschränkt, was zu einem hohen Fragmentierungsgrad im Gebrauchtwagenmarkt führt. Im Jahr 2019 machten die zehn größten Händler nur 4 % des Marktvolumens auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt aus⁸. Angesichts der Herausforderungen, denen sich sowohl Verbraucher als auch professionelle Händler gegenüberstehen, glauben wir, dass der europäische Gebrauchtwagenmarkt eine ganzheitliche Online-Plattform braucht, die nahtlose grenzüberschreitende Transaktionen ermöglicht.

Wir glauben, dass wir die Lösungen für alle Herausforderungen haben, indem wir unsere Plattform basierend auf den Bedürfnissen von Verbrauchern und Händlern aufgebaut und ausgerichtet haben. Hieraus ergeben sich Chancen auf eine deutliche Verbesserung der Leistungsindikatoren.

b. Kundenerlebnis

Unser Fokus ist, unseren Kunden ein Kundenerlebnis zu bieten, welches sie schon von anderen bereits online gegangenen Märkten kennen. Dazu gehört, den Kauf und Verkauf von Gebrauchtwagen so bequem wie möglich zu gestalten. Unsere Websites und Apps bieten dafür eine Reihe von Funktionen. Vom Gebrauchtwagen bis hin zu flankierenden Dienstleistungen wie Logistik, (De-)Registrierungen und der Vermittlung von Finanzierungen bieten wir Services bereits an.

Mit Sell-from-Home und den Autohero Liefertrucks haben wir exemplarisch in 2020 zusätzliche Komponenten eingeführt, um die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern. Wir sehen hierin und auf Grund unserer Position als Marktführer beim Ein- und Verkauf von Gebrauchtwagen in Europa erhebliche Chancen der nachhaltigen Kundenbindung. Wir glauben, das Image des Gebrauchtwagenhändlers durch unsere transparente und diskriminierungsfreie Onlineplattform zu verbessern und sogar neu zu setzen.

c. Integrierte Technologieplattform

Wir sehen uns als Technologieunternehmen, weswegen der Aufbau und Weiterentwicklung einer holistischen Technologieplattform von Anfang an ein zentrales Thema in allen Überlegungen gewesen ist. Alle Stakeholder - ob Verbraucher, Händler oder Partner - sind an dieselbe Plattform angeschlossen.

AUTO1 nutzt die selbstentwickelte Software ständig zur Optimierung des An- und Verkaufs und für die Einführung von neuen Produkten. Die Plattform lässt sich nach oben beliebig skalieren und wird durch die Nutzung von Vergleichsdaten stetig intelligenter.

Der Aufbau neuer Ankaufsfilialen, die Erweiterung des Händlernetzwerks und die Einführung neuer Produkte wie Verbraucherfinanzierung, Versicherungen und Retailgeschäft werden durch die zentrale technische Unterstützung mit überschaubarem Aufwand mit der IT-Infrastruktur verbunden sein. Das Unternehmen wird daher grundsätzlich mehr Umsatz erzielen können, ohne die Aufwandsseite in gleichem Maße zu belasten und daher deutliche Verbesserungen der ergebnisbezogenen Leistungsindikatoren ermöglichen. Aus dieser Skalierung heraus können in Zukunft bestehende und neue Märkte erschlossen werden.

⁶ Vgl. OC & C, European Used Car & B2B Sourcing Market

⁷ Finaccord

⁸ Vgl. OC & C, European Used Car & B2B Sourcing Market

d. Pan-europäisches Logistiknetzwerk

Im Geschäftsjahr 2020 war AUTO1 in über 30 Ländern aktiv. Rund jede zweite Transaktion findet grenzüberschreitend statt. Dies ist nur möglich durch ein engmaschiges Logistiknetzwerk, welches den schnellen und verlässlichen Transport sicherstellt.

AUTO1 betreibt über 400 Filialen in Europa und arbeitet zudem mit Logistikpartnern zusammen, die Transporte als auch Lagerung unseres Bestandes in bis zu 150 Compounds vornehmen. Wir glauben, dass wir aufgrund dessen der größte Kunde in der europäischen Automobillogistik sind - Automobilhersteller ausgenommen.

Das bestehende Netzwerk birgt erhebliche Chancen bei der kommenden Verschiebung von Offline-to-Online. Durch die De-Lokalisierung von Angebot und Nachfrage hin zu einer europäischen Plattform ist die Notwendigkeit einer entsprechend großen Logistik eine Markteintrittsbarriere für potenzielle Wettbewerber und stärkt die Position von AUTO1. Zudem bildet sie das Fundament für den Ausbau des Autohero Geschäftes.

Prognosebericht

Makroökonomie

In der Konjunkturprognose vom Januar 2021 geht der internationale Währungsfonds (IWF) davon aus, dass die Weltwirtschaft nach dem historischen Einbruch in 2020 im Jahr 2021 wieder um 5,5 % wachsen wird. Das Ausgangsniveau der wirtschaftlichen Aktivität vor der Corona-Krise wird voraussichtlich erst zum Jahreswechsel 2021/2022 erreicht werden. Für 2021 wird eine Inflationsrate von 0,9 % für den Euroraum erwartet, sodass von keinen signifikanten Preissteigerungen auszugehen ist. Auf den Euroraum gesehen nehmen die Forscher einen Anstieg des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts von 4,2 % an⁹.

Branche

Der Gebrauchtwagenmarkt in Europa unterlag 2020 hohen Schwankungen, dennoch bewegte er sich nahezu unverändert auf hohem Niveau. Aufgrund der anhaltenden wirtschaftlichen Unsicherheit durch die Covid-19 Krise gehen wir davon aus, dass die Mehrzahl der Verbraucher Großinvestitionen gegenüber gehemmt sind, sodass die Nachfrage nach Gebrauchtwagen gegenüber der Nachfrage nach Neuwagen weiter ansteigen könnte.

⁹IWF, World Economic Outlook January 2021

Erwartungen der AUTO1 Group

Für das Geschäftsjahr 2021 erwartet der Vorstand der AUTO1 Group, dass die Gesamtzahl an verkauften Fahrzeugen im Vergleich zu 2020 steigt. Wir erwarten eine Gesamtzahl von 592.000 bis 638.000 Fahrzeugen, wovon über das Segment Merchant 560.000 bis 600.000 und über das Segment Retail 32.000 bis 38.000 erzielt werden sollen.

Wir erwarten daher einen Gesamtumsatz der Segmente, der zwischen EUR 3,8 Mrd. bis EUR 4,2 Mrd. liegen könnte. Wir erwarten für die Segmente einen signifikanten Umsatzanstieg im Vergleich zu 2019, wobei die Umsätze des Segment Retail im Verhältnis zum Segment Merchant stärker ansteigen sollten.

Für das Rohergebnis wird insgesamt ein Anstieg erwartet. Das Rohergebnis der Gruppe für 2021 könnte bei EUR 360 Mio. bis EUR 410 Mio. liegen. Dabei sollten die Rohergebnisse für die Segmente in Folge des Mengenwachstums deutlich steigen. Die GPU der beiden Segmente sollen sich leicht verbessern.

Das bereinigte EBITDA der Gruppe für 2021 sollte deutlich sinken insbesondere aufgrund der mit dem Ausbau des Autohero Geschäfts verbundenen Aufwendungen. Die bereinigte EBITDA Marge der Gruppe sollte entsprechend zwischen -2,0% und -2,5 % liegen.

Insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Unsicherheit über Dauer und Intensität der Covid-19 Krise sowie der damit einhergehenden massiven wirtschaftlichen Einschränkungen in praktisch allen Ländern Europas, die eine verlässliche Abschätzung aller Auswirkungen auf die zu erwartende Geschäftsentwicklung von AUTO1 nur eingeschränkt zulassen, kann die Entwicklung der Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2021 von der geplanten Entwicklung abweichen. Die Prognose basiert auf der zum Aufstellungszeitpunkt bekannten Konzernzusammensetzung im Prognosezeitraum. Weiterhin wird bei der Prognose unterstellt, dass sich die Effekte aus der Covid-19 Krise im zweiten Quartal normalisieren und sich Nachholeffekte im zweiten Halbjahr 2021 ergeben.

Etwaige Sondereinflüsse nach dem Prognosezeitraum von einem Jahr, welche die wirtschaftliche Lage des Konzerns beeinflussen könnten, sind dem Vorstand bis auf die anhaltende Corona-Krise derzeit nicht bekannt.

Ergänzende Lageberichterstattung zum Einzelabschluss AUTO1 Group SE, München für das Geschäftsjahr 2020

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 Einzelabschluss und der Lagebericht werden im Bundesanzeiger veröffentlicht.

I. 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) aufgestellt wurde, bestehen Unterschiede hinsichtlich der Ansatz- und Bewertungsgrundsätze. Diese Unterschiede betreffen in erster Linie Verpflichtungen für anteilsbasierte Vergütungen, Finanzinstrumente sowie latente Steuern. Zudem könnten sich Unterschiede bei der Darstellung von Erträgen und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

Im ersten Quartal 2020 hat die Gesellschaft ein gegenüber bestimmten Verbindlichkeiten nachrangiges Wandeldarlehen über insgesamt TEUR 255.000 abgeschlossen. Das Darlehen ist bei Eintritt bestimmter Ereignisse vor dem Endfälligkeitstag (13. Februar 2025) vorzeitig rückzahlbar. Zu weiteren Details verweisen wir auf die Ausführungen im Anhang der AUTO1 Group SE unter Abschnitt C.1.

Wesentliche Steuerungsgröße der AUTO1 Group SE ist das Jahresergebnis.

II. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft

1. Ertragslage der Gesellschaft

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

In TEUR	2020	2019
Umsatzerlöse	1.049	908
sonstige betriebliche Erträge	155	27
Personalaufwand	-990	-960
sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.417	-946
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-24.094	-4
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-12	0
Jahresfehlbetrag	-28.309	-975

Die Umsatzerlöse im laufenden Geschäftsjahr stiegen um TEUR 141 auf TEUR 1.049 (2019: TEUR 908) und betreffen überwiegend Managementdienstleistungen für die AUTO1 Group AG.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um TEUR -3.471 auf TEUR -4.417 (2019: TEUR -946) gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Rechts- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem IPO im Februar 2021.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen stiegen um TEUR -24.090 auf TEUR -24.094 (2019: TEUR -4) und betreffen hauptsächlich im laufenden Geschäftsjahr für das Wandeldarlehen angefallene Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von TEUR 21.748 sowie mit der Ausgabe des Wandeldarlehens verbundene Transaktionskosten in Höhe von TEUR 2.068.

Der Jahresfehlbetrag erhöhte sich durch die Zinsen für das Wandeldarlehen und damit verbundene Transaktionskosten sowie Beratungskosten im Zusammenhang mit dem IPO auf TEUR -28.309 (i. Vj. TEUR -975).

2. Vermögenslage der Gesellschaft

Die nachfolgende Tabelle enthält die zusammengefasste Bilanz der Gesellschaft:

<i>In TEUR</i>		
<i>Aktiva</i>	2020	2019
Finanzanlagen	934.508	700.000
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	0	4.770
Sonstige Vermögensgegenstände und Abgrenzungsposten	35.506	1.331
Guthaben bei Kreditinstituten	45.204	12
Summe Aktiva	1.015.218	706.113
<i>Passiva</i>	2020	2019
Rückstellungen	1.608	651
Wandeldarlehen	271.156	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.006	161
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31.924	2.809
sonstige Verbindlichkeiten	31.789	46
Summe Schulden	337.483	3.667
Nettovermögen	677.735	702.446
<i>Eigenkapital</i>	2020	2019
Gezeichnetes Kapital	3.462	3.421
Kapitalrücklage	703.557	700.000
Bilanzverlust	-29.284	-975
Summe Eigenkapital	677.735	702.446

Das Nettovermögen der Gesellschaft umfasst in erster Linie Vermögenswerte sowie Zahlungsmittel. Bei den Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 934.508 (2019: TEUR 700.000). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert aus Einzahlungen in die freie Kapitalrücklage nach § 272 Abs 2 Nr. 4 HGB der AUTO1 Group AG.

Bei den sonstigen Vermögensgegenständen und Abgrenzungsposten (TEUR 35.506, 2019: TEUR 1.331) handelt es sich hauptsächlich um ein Disagio aus dem Wandeldarlehen in Höhe von TEUR 28.534 sowie um Forderungen an das Finanzamt aus Umsatzsteuer für die Jahre 2018 bis 2020 in Höhe von TEUR 6.544.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich um TEUR 957 auf TEUR 1.608 (2019: TEUR 651) erhöht und betreffen hauptsächlich ausstehende Rechnungen von TEUR 1.208 sowie Aufsichtsratsvergütungen von TEUR 400.

In der Position Wandeldarlehen (TEUR 271.156, 2019: TEUR 0) weist die Gesellschaft das im Februar 2020 aufgenommene Wandeldarlehen aus, das nach § 253 Abs. 1 Satz 2 HGB zum Erfüllungsbetrag passiviert ist. Zu weiteren Details verweisen wir auf die Ausführungen im Anhang unter Abschnitt C.1.

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

3. Finanzlage der Gesellschaft

Am Jahresende verfügte die AUTO1 Group SE über liquide Mittel in Höhe von TEUR 45.204 (2019: TEUR 12). Die Gesellschaft war im Geschäftsjahr in der Lage, ihre Zahlungsverpflichtungen gegenüber Dritten zu erfüllen.

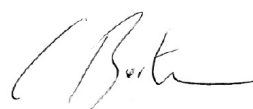
III. Risiko- und Chancenbericht

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.

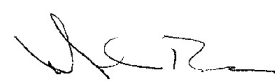
IV. Prognosebericht

Aufgrund der Art der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft ist deren zukünftige Entwicklung eng mit der Entwicklung des Konzerns verbunden. Aus diesem Grund verweisen wir auf den Prognosebericht des Konzerns, der auch die Erwartungen des Managements hinsichtlich der Muttergesellschaft darstellt. Wir erwarten, dass der Jahresfehlbetrag der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2021, insbesondere durch die Kosten aus dem IPO, im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 deutlich höher ausfallen wird.

Berlin, 13. April 2021
AUTO1 Group SE



Christian Bertermann
CEO & FOUNDER



Markus Boser
CFO

Bilanz

zum

31. DEZEMBER 2020

In EUR

Aktiva**31. DEZ. 2020****31. DEZ. 2019****A. Anlagevermögen****Finanzanlagen**

Anteile an verbundenen Unternehmen

934.508.594,00

700.000.000,00

B. Umlaufvermögen**I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen

14,43

4.770.277,04

2. Sonstige Vermögensgegenstände

6.558.643,09

6.558.657,52

1.330.984,72

6.101.261,76

II. Guthaben bei Kreditinstituten

45.204.003,01

11.742,37

51.762.660,53**6.113.004,13****C. Rechnungsabgrenzungsposten**

28.946.905,27

0,00

1.015.218.159,80**706.113.004,13**

zum

31. DEZEMBER 2020

In EUR

Passiva

	31. DEZ. 2020	31. DEZ. 2019
A. Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	3.462.363,00	3.420.765,00
II. Kapitalrücklage	703.556.595,18	700.000.000,00
III. Bilanzverlust	-29.284.224,89	-974.709,47
	677.734.733,29	702.446.055,53
B. Rückstellungen		
1. Steuerrückstellungen	0,00	105,00
2. Sonstige Rückstellungen	1.608.190,97	650.600,00
	1.608.190,97	650.705,00
C. Verbindlichkeiten		
1. Wandeldarlehen	271.155.555,56	0,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0,00	53,11
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.005.834,86	160.929,65
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	31.924.395,48	2.809.197,30
5. Sonstige Verbindlichkeiten	31.789.449,64	46.063,54
– davon aus Steuern: EUR 1.218.999,05 (i. Vj. EUR 35.006,78) –		
	335.875.235,54	3.016.243,60
	1.015.218.159,80	706.113.004,13

Gewinn- und Verlustrechnung

für die Zeit

1. JANUAR - 31. DEZEMBER 2020

In EUR

	2020		2019	
1. Umsatzerlöse		1.049.281,00		907.607,00
2. Sonstige betriebliche Erträge		154.728,58		27.613,58
3. Personalaufwand				
a. Löhne und Gehälter	-930.559,04		-945.567,63	
b. soziale Abgaben	-59.897,38	-990.456,42	-14.863,35	-960.430,98
4. Sonstige betriebliche Aufwendungen		-4.416.478,10		-946.275,46
5. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-24.094.456,98		-3.466,64
6. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-12.133,50		0,00
7. Ergebnis nach Steuern		-28.309.515,42		-974.952,50
8. Jahresfehlbetrag		-28.309.515,42		-974.952,50
9. Verlustvortrag (i. Vj. Gewinnvortrag) aus dem Vorjahr		-974.709,47		243,03
10. Bilanzverlust		-29.284.224,89		-974.709,47

Anhang

für das Geschäftsjahr

1. JANUAR - 31. DEZEMBER 2020

a. Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der AUTO1 Group SE, München, wurde in entsprechender Anwendung der Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für Jahresabschlüsse in Euro aufgestellt. Ergänzend zu diesen Vorschriften waren die Regelungen des Gesetzes betreffend die Aktiengesellschaften (AktG) i. V. m. Art. 61 EU-VO 2157/2001 zu beachten.

Die Gesellschaft ist zum Bilanzstichtag eine kleine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 1 HGB. Für den Anhang macht die Gesellschaft von den größenabhängigen Erleichterungen der §§ 274a und 288 HGB für kleine Kapitalgesellschaften Gebrauch. Mit Vorliegen der Voraussetzungen nach § 264 d HGB gilt die Gesellschaft erst ab 2021 als große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 Satz 2 HGB.

Die Gliederung der Bilanz ist nach dem handelsrechtlichen Gliederungsschema gemäß § 266 HGB vorgenommen, die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren nach § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt worden.

Die AUTO1 Group SE hat ihren Sitz in München und ist im Handelsregister von München (Amtsgericht München) unter HRB Nr. 241031 eingetragen. Die AUTO1 Group SE stellt als oberste Muttergesellschaft den Konzernabschluss der AUTO1 Gruppe auf. Dieser wird im Bundesanzeiger veröffentlicht.

b. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (§§ 238 bis 263 und § 264 ff. HGB) sowie den einschlägigen Vorschriften des AktG.

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bzw. bei dauerhafter Wertminderung mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bewertet.

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nominalwert bzw. zum niedrigeren beizulegenden Wert angesetzt.

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden für Ausgaben gebildet, die Aufwand für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanztag darstellen. Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten darüber hinaus den Unterschiedsbetrag zwischen Erfüllungsbetrag und Ausgabebetrag im Zusammenhang mit dem begebenen Wandeldarlehen.

Das gezeichnete Kapital ist zum Nominalwert ausgewiesen.

Die Kapitalrücklagen beinhalten Agien im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB in Höhe von EUR 700.000.000,00 sowie Agien im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 2 HGB in Höhe von EUR 3.556.595,18.

Die Steuerrückstellungen und sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle drohenden Verluste und ungewissen Verbindlichkeiten. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt.

Die Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. In den Fällen, in denen der Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit höher ist als der Ausgabebetrag, wird der Unterschiedsbetrag im Rechnungsabgrenzungsposten aktiviert und linear über die Laufzeit der Verbindlichkeit abgeschrieben.

c. Erläuterungen zur Bilanz

1. Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagenspiegel (Anlage zum Anhang) dargestellt.
2. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen (wie i. Vj. ausschließlich) auf sonstige Forderungen und haben eine erwartete Restlaufzeit von über einem Jahr (i. Vj. bis zu einem Jahr). Die sonstigen Vermögensgegenstände haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

3. Das Eigenkapital der Gesellschaft und seine einzelnen Komponenten entwickelten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr wie folgt:

In TEUR

	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklage	Bilanzverlust	Eigenkapital
Stand am 01.01.2020	3.421	700.000		-975	702.446
Periodenfehlbetrag				-28.309	-28.309
Kapitalerhöhung	41				41
Einstellung in die Kapitalrücklage (Wandlungsoption)		3.556			3.556
Stand am 31.12.2020	3.462	703.556		-29.284	677.734

4. Das Grundkapital der Gesellschaft in Höhe von EUR 3.462.363,00 ist eingeteilt in 3.462.363 Stückaktien mit einem rechnerischen Nennwert von EUR 1,00.
5. Die Kapitalrücklagen zum 31. Dezember 2020 betragen EUR 703.556.595,18.

Die AUTO1 Group SE als Darlehensnehmerin hat im ersten Quartal 2020 einen gegenüber bestimmten Verbindlichkeiten nachrangigen Wandeldarlehensvertrag über insgesamt TEUR 255.000 abgeschlossen. Das Darlehen ist bei Eintritt bestimmter Ereignisse vor dem Endfälligkeitstag (13. Februar 2025) vorzeitig rückzahlbar. Bei einem IPO ist das Darlehen auf Verlangen der Darlehensgeber oder der AUTO1 Group SE in Stammaktien der AUTO1 Group SE wandelbar. Wollen Darlehensgeber Aktien aus der Wandlung beim IPO verkaufen, kann sich die AUTO1 Group SE insoweit entscheiden, anstelle einer Wandlung das Darlehen über den IPO hinaus fortzuführen. Das Wandeldarlehen enthält mehrere eingebettete Derivate u.a. in Form einer Wandlungsoption sowie vorzeitiger Rückzahlungsmöglichkeiten. Die wirtschaftlichen Parameter der Wandlungsoption hängen vom Wandlungszeitpunkt und Ausgang bestimmter Ereignisse ab und sind mit dem IPO Platzierungspreis verbunden. Die Möglichkeit für die AUTO1 Group SE, das Darlehen vorzeitig zurückzuzahlen, bzw. für die Darlehensgeber, das Darlehen vorzeitig zu kündigen, besteht insbesondere im Falle eines Kontrollwechsels (exkl. IPO) unter Zahlung einer vertraglich fixierten Vorfälligkeitsentschädigung.

Die im Wandeldarlehen enthaltene Wandlungsoption hatte im Ausgabezeitpunkt einen beizulegenden Zeitwert

i.H.v. TEUR 3.556 und wurde gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 2 HGB bei Ausgabe in der Kapitalrücklage erfasst.

Das Wandeldarlehen selbst wurde nach § 253 Abs. 1 Satz 2 HGB unter dem Bilanzposten Wandeldarlehen zum Erfüllungsbetrag passiviert.

Das in dem Darlehensvertrag eingebettete Kündigungsrecht im Falle eines Kontrollwechsels hat im Ausgabezeitpunkt aus Sicht von AUTO1 einen negativen Wert i.H.v. TEUR 30.570 und wird unter den sonstigen Verbindlichkeiten passiviert. Am 30. September 2020 hatte das Kündigungsrecht im Falle eines Kontrollwechsels nur noch einen geringfügigen Wert, da sich die Wahrscheinlichkeit eines Kontrollwechsels merklich reduziert hat. Eine Erfassung einer zusätzlichen Drohverlustrückstellung war dementsprechend nicht notwendig.

Bei dem Unterschiedsbetrag zwischen dem ursprünglichen Gesamtbetrag des Darlehens i.H.v. TEUR 255.000 und der Summe aus Wandlungsoption, des zu passivierenden Kündigungsrechts sowie der zum Erfüllungsbetrag zu passivierenden Darlehensverbindlichkeit handelt es sich um ein Disagio i.H.v. TEUR 34.127, welches als aktiver Rechnungsabgrenzungsposten bilanziert und planmäßig linear über die Laufzeit des Wandeldarlehens aufgelöst wird. Per 31. Dezember 2020 erfolgte eine ergebniswirksame Auflösung des Disagios i.H.v. TEUR 5.593 (Zinsen und ähnliche Aufwendungen).

Die Bewertung von Wandlungsoption und Kündigungsrecht erfolgte unter Verwendung eines Optionspreismodells. Insbesondere wurde die Bewertung unter Verwendung von Binomialbäumen für den Aktienkurs von AUTO1

und den Refinanzierungssatz durchgeführt, um einen beizulegenden Zeitwert der Wandlungsoption und des Kündigungsrechts zu ermitteln. Das Optionspreismodell verwendet verschiedene Eingangsparameter. Diese umfassen u.a. den Refinanzierungssatz von AUTO1, die Wahrscheinlichkeit für einen IPO/Kontrollwechsel, den Unternehmenswert sowie die Volatilität des Eigenkapitals.

Die mit der Ausgabe des Wandeldarlehens verbundenen Transaktionskosten i.H.v. TEUR 3.007 wurden direkt aufwandswirksam erfasst. Davon sind TEUR 2.068 als Zinsen und ähnliche Aufwendungen sowie TEUR 939 als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst.

6. Die sonstigen Rückstellungen entfallen ausschließlich auf ausstehende Rechnungen sowie Aufsichtsratsvergütungen.
7. Die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen entfallen wie im Vorjahr ausschließlich auf sonstige Verbindlichkeiten.
8. Sämtliche Verbindlichkeiten haben wie im Vorjahr eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

d. Sonstige Angaben

1. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Arbeitnehmer betrug 0.
2. Die AUTO1 Group SE hat sich gegenüber einem verbundenen Unternehmen verpflichtet für sämtliche am 31. Dezember 2020 bestehenden Verpflichtungen des verbundenen Unternehmens im folgenden Geschäftsjahr einzustehen. Die AUTO1 Group SE schätzt das Risiko einer möglichen Inanspruchnahme aufgrund der finanziellen Ausstattung des verbundenen Unternehmens als nicht wahrscheinlich ein.
3. Die AUTO1 Gruppe hat mehrere Incentive-Programme für Mitarbeiter aufgelegt. Eine Bilanzierung in den vorhergehenden Jahresabschlüssen erfolgte bisher mit Verweis auf das BFH-Urteil vom 15. März 2017 I R 11/15 nicht. Hiernach ist eine Bildung von Rückstellungen für Incentive-Programme (die als Barausgleich ausgestaltet sind) vor Eintritt des Ausübungsereignisses grundsätzlich nicht zulässig.

Im Rahmen von Sideletter-Vereinbarungen wurde der IPO als Exit-Event aufgenommen. Entsprechend besteht hiermit die Möglichkeit die Incentive-Programme auch in Aktien zu bedienen. Im September 2020 wurde mit den Vorbereitungen zu einem IPO begonnen. Im Rahmen des

IPOs beabsichtigt die AUTO1 Group SE die Verpflichtungen aus den Incentive-Programmen in jungen Aktien zu bedienen. Eine bilanzielle Abbildung der Incentive-Programme vor Ausübung erfolgt unter Ermessen nach möglicher handelsbilanzrechtlicher Auffassung nicht.

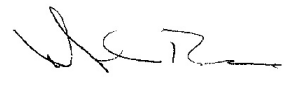
Die Programme wurden etabliert, um wichtigen Mitarbeitern des Unternehmens weiterhin Anreize zur Mitarbeit zu bieten. Über die Programme partizipieren die entsprechenden Mitarbeiter im Falle eines definierten Exit-Events, wenn bestimmte Bedingungen eintreten. Zum Bilanzstichtag beläuft sich der nach IFRS 2 ermittelte Fair Value aus den resultierenden Verpflichtungen der Incentive-Programme (abgebildet im Eigenkapital nach IFRS, Klassifizierung als Equity-Settled-Program) auf einen Betrag von TEUR 103.063. Diese werden im Falle eines IPO-Exit-Events mit hoher Wahrscheinlichkeit in Anteilen an der AUTO1 Group SE beglichen. Die Bewertung der Incentive-Programme für Mitarbeiter nach IFRS 2 erfolgt zum beizulegenden Zeitwert der unverfallbaren Anwartschaften, dem eine Unternehmensbewertung zum Stichtag sowie die jeweils anwendbaren Ausgabepreise zugrunde liegen.

Berlin, 13. April 2021

AUTO1 Group SE



Christian Bertermann
CEO & FOUNDER



Markus Boser
CFO

Entwicklung des Anlagevermögens

im
GESCHÄFTSJAHR 2020

In EUR

Anschaffungskosten

	01. JAN. 2020	Zugänge	31. DEZ. 2020
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	700.000.000,00	234.508.594,00	934.508.594,00

In EUR

Kumulierte Abschreibungen

	01. JAN. 2020	Abschreibungen des Geschäftsjahres	31. DEZ. 2020
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	0,00	0,00	0,00

In EUR

Buchwerte

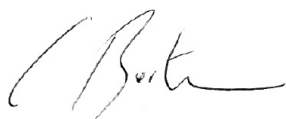
	31. DEZ. 2020	31. DEZ. 2019
Finanzanlagen		
Anteile an verbundenen Unternehmen	934.508.594,00	700.000.000,00

Versicherung der gesetzlichen Vertreter


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

Berlin, 13. April 2021

AUTO1 Group SE



Christian Bertermann
CEO & FOUNDER



Markus Boser
CFO

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die
AUTO1 GROUP SE, MÜNCHEN

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der AUTO1 Group SE, München – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den 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 2020 geprüft.

1. Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

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

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

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

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines 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 der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der

Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und 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 – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des 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 dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- 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 Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

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

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten „AUTO1 Group SE_Einzelabschluss 2020.xhtml“

(SHA256-Hashwert: 9c2c27916d27e7cb1a0b891e2b-1de0663cafa0a6def063a3d8532afc0c68d37a), die im geschützten Mandanten-Portal für den Emittenten abrufbar ist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses 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 beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

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

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

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

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

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

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

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Berlin, 13 April 2021

KPMG AG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sternberg Proplesch

Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer



Kontakt

Investor relations

Philip Reicherstorfer

+49 30 2016 38 213
ir@auto1-group.com

Herausgeber

AUTO1 Group SE

Bergmannstraße 72, 10961 Berlin

+49 30 2016 38 1901
press@auto1-group.com

HRB 241031

AUTO1 | GROUP

Bergmannstraße 72, 10961 Berlin, Deutschland

+4930201638360

info@auto1-group.com