



**PIERER Mobility AG,
Wels**

Konzernabschluss und
Konzernlagebericht zum
31. Dezember 2022

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022

	<u>Anhang- Nr.</u>	<u>31.12.2022 TEUR</u>	<u>31.12.2021 TEUR</u>
Vermögenswerte:			
Langfristige Vermögenswerte:			
Firmenwert	21	130.655	130.711
Immaterielle Vermögenswerte	22	570.356	473.561
Sachanlagen	23	443.712	361.330
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	24	33.341	13.562
Latente Steueransprüche	25	13.782	9.617
Sonstige langfristige Vermögenswerte	26	3.999	4.033
		<u>1.195.845</u>	<u>992.814</u>
Kurzfristige Vermögenswerte:			
Vorräte	27	653.928	405.174
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28	270.422	150.861
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	137.616	110.801
Steuererstattungsansprüche		14.087	560
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	30	278.738	373.509
		<u>1.354.790</u>	<u>1.040.905</u>
		<u>2.550.635</u>	<u>2.033.719</u>

	<u>Anhang- Nr.</u>	<u>31.12.2022 TEUR</u>	<u>31.12.2021 TEUR</u>
Eigenkapital und Schulden:			
Eigenkapital:			
Grundkapital	31	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	31	9.949	9.949
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	31	863.989	716.396
Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens		907.735	760.142
Nicht beherrschende Anteile	31	6.661	5.409
		914.396	765.551
Langfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	458.620	506.539
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	33	26.154	28.763
Latente Steuerschulden	25	124.428	99.977
Andere langfristige Schulden	34	16.407	14.187
		625.609	649.466
Kurzfristige Schulden:			
Finanzverbindlichkeiten	32	76.635	56.847
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	737.602	395.581
Rückstellungen	35	44.037	23.105
Steuerschulden		5.203	9.852
Andere kurzfristige Schulden	34	147.152	133.317
		1.010.630	618.702
		2.550.635	2.033.719

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

	Anhang- Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Umsatzerlöse	8	2.437.200	2.041.730
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen ¹⁾	9	-1.745.878	-1.469.426
Bruttoergebnis vom Umsatz		691.322	572.304
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen ¹⁾	10	-242.800	-208.901
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	11	-55.352	-33.330
Verwaltungsaufwendungen ¹⁾	12	-164.900	-137.008
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-391	-1.990
Sonstige betriebliche Erträge	14	2.377	744
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	15	4.994	1.666
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		235.250	193.485
Zinserträge	16	4.023	1.864
Zinsaufwendungen	16	-19.313	-12.858
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	16	-4.057	9.097
Ergebnis vor Steuern		215.903	191.588
Ertragsteuern	17	-45.280	-48.716
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		169.921	82.540
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		702	60.332
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)	18	5,03	3,34

¹⁾Vorjahresbetrag angepasst, siehe Konzernanhang Punkt 2. "Grundsätze der Rechnungslegung"

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022

	Anhang- Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgliedert wurden oder anschließend umgliedert werden können			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	31	1.684	4.492
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	24, 31	-255	425
Bewertung Cash-Flow-Hedges	31	19.651	3.008
Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges	31	-4.742	-752
		<u>16.338</u>	<u>7.173</u>
Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	31, 33	1.606	759
Steuereffekt	31	-539	-190
		<u>1.067</u>	<u>569</u>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		17.405	7.742
Gesamtergebnis		188.028	150.614
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		187.326	88.054
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		702	62.560

**Konzern-Kapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis 31.12.2022**

	Anhang- Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Betriebstätigkeit			
Ergebnis des Geschäftsjahres		170.623	142.872
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	16	15.290	10.994
+ Steueraufwendungen	17	45.280	48.716
+ Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	22, 23	145.858	138.717
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		-1.517	554
(-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	15	-4.994	-1.666
(-) + Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen	22, 23	10.199	12.286
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	-23.987	-13.284
+ Zinseinzahlungen		3.982	1.855
- Zinsauszahlungen		-18.880	-11.954
- Steuerzahlungen		-43.768	-31.048
+ Erhaltene Dividenden		984	1.022
Brutto Cash-Flow		299.070	299.064
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-241.620	-104.641
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		-154.610	298
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		377.495	172.642
Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens		-18.735	68.299
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit		280.335	367.363

	Anhang- Nr.	2022 TEUR	2021 TEUR
Investitionstätigkeit			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23	-246.519	-181.922
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	7, 24	-16.017	-773
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		300	599
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	24	1.275	0
+ (-) Verkauf und Erwerb von Tochterunternehmen	7	-5.477	934
- Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-16.687	-13.961
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit		-283.125	-195.123
<hr/>			
Free Cash-Flow		-2.790	172.240
<hr/>			
Finanzierungstätigkeit			
- Dividendenzahlungen an Dritte		-34.297	-24.448
+ Verkauf eigene Aktien	31	0	13.595
+ (-) Veräußerung / Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	31	-4.804	-27.906
+ Aufnahme Forschungsdarlehen	VI	0	50.000
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	32, VI	0	29.528
- Tilgung Schuldscheindarlehen	32, VI	-6.000	-3.500
- Tilgung Forschungsdarlehen	VI	-14.118	-25.368
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	-6.687	-11.101
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 47	-23.414	-18.431
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	-1.975	-9.990
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit		-91.295	-27.621
<hr/>			
Gesamt Cash-Flow		-94.085	144.619
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		373.509	218.270
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte		-686	10.620
Endbestand der liquiden Mittel im Konzern		278.738	373.509

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens											Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt TEUR
	Grundkapital TEUR	Rücklagen		Ausgleichs-posten		Rücklage für eigene Anteile		Gesamt		Anteile	Gesamt		
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR				
Stand am 1. Jänner 2022	33.797	9.949	714.154	1.369	873	0	760.142	5.409	765.551				
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	169.921	0	0	0	169.921	702	170.623				
Sonstiges Ergebnis	0	0	1.067	14.909	1.429	0	17.405	0	17.405				
Gesamtergebnis	0	0	170.988	14.909	1.429	0	187.326	702	188.028				

Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	18, 31	0	0	-33.797	0	0	0	-33.797	-500	-34.297
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31	0	0	-3.298	0	0	0	-3.298	-1.506	-4.804
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	-23	0	0	-23	0	-23
Kapitalmaßnahmen	31, 34	0	0	-2.579	0	0	0	-2.579	2.556	-23
Sonstiges		0	0	-36	0	0	0	-36	0	-36
Stand am 31. Dezember 2022		33.797	9.949	845.432	16.255	2.302	0	907.735	6.661	914.396

Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens											Konzern-eigenkapital Gesamt TEUR
	Grundkapital TEUR	Rücklagen		Ausgleichs-posten		Rücklage für eigene Anteile		Gesamt		Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Gesamt	
		TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR			
Stand am 1. Jänner 2021	22.539	9.949	339.548	-1.318	-2.016	-8.447	360.255	293.864	654.119			
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	82.540	0	0	0	82.540	60.332	142.872			
Sonstiges Ergebnis	0	0	206	1.871	3.437	0	5.514	2.228	7.742			
Gesamtergebnis	0	0	82.746	1.871	3.437	0	88.054	62.560	150.614			

Transaktionen mit Anteilseignern

Dividenden an Dritte	31	0	0	-11.173	0	0	0	-11.173	-13.275	-24.448
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	31	0	0	309.876	660	-548	0	309.988	-340.458	-30.470
Konsolidierungskreisänderungen		0	0	0	0	0	0	0	2.784	2.784
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	156	0	0	156	0	156
Verkauf eigene Anteile	31	0	0	5.148	0	0	8.447	13.595	0	13.595
Kapitalmaßnahmen	31	11.258	0	-11.258	0	0	0	0	0	0
Sonstiges		0	0	-733	0	0	0	-733	-66	-799
Stand am 31. Dezember 2021		33.797	9.949	714.154	1.369	873	0	760.142	5.409	765.551

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I.	Allgemeine Angaben	10
1.	Angaben zum Unternehmen.....	10
2.	Grundsätze der Rechnungslegung	10
3.	Neu angewendete Standards und Interpretationen.....	11
4.	Zukünftig anzuwendende Standards und Interpretationen.....	11
5.	Schätzungen und Ermessensentscheidungen	12
II.	Konsolidierungskreis	15
6.	Konsolidierungsgrundsätze und -methoden	15
7.	Veränderungen im Konsolidierungskreis	16
III.	Segmentberichterstattung	17
IV.	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung.....	19
8.	Umsatzerlöse	19
9.	Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	20
10.	Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	20
11.	Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	20
12.	Verwaltungsaufwendungen	21
13.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	21
14.	Sonstige betriebliche Erträge.....	21
15.	Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen	21
16.	Finanz- und Beteiligungsergebnis	22
17.	Ertragsteuern	22
18.	Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung.....	23
19.	Aufwendungen für den Abschlussprüfer.....	24
20.	Mitarbeiter	24
V.	Erläuterungen zur Konzernbilanz.....	24
21.	Firmenwert	24
22.	Immaterielle Vermögenswerte	25
23.	Sachanlagen	27
24.	Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen.....	29
25.	Latente Steueransprüche	30
26.	Sonstige langfristige Vermögenswerte	32
27.	Vorräte	32
28.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	33
29.	Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	34
30.	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	34
31.	Konzerneigenkapital	35
32.	Finanzverbindlichkeiten	37
33.	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	38
34.	Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ..	40
35.	Rückstellungen	41
VI.	Angaben zur Kapitalflussrechnung	42
VII.	Risikobericht	43

36.	Risikomanagement	43
37.	Marktrisiken.....	44
38.	Branchenspezifische Risiken.....	45
39.	IT-Risiken.....	46
40.	Finanzielle Risiken.....	47
41.	Sonstige Risiken	53
VIII.	Finanzinstrumente und Kapitalmanagement.....	55
42.	Grundlagen	55
43.	Einstufung und beizulegende Zeitwerte	56
44.	Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten	62
45.	Hedging.....	64
46.	Kapitalmanagement.....	68
IX.	Leasingverhältnisse	69
47.	Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16).....	69
48.	Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16).....	71
X.	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen.....	71
49.	Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.....	71
50.	Organe der PIERER Mobility AG.....	74
51.	Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge.....	74
XI.	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	74
XII.	Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)	75
XIII.	Freigabe des Konzernabschlusses	79

KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

I. ALLGEMEINE ANGABEN

1. ANGABEN ZUM UNTERNEHMEN

Die PIERER Mobility AG ist die Dachgesellschaft für Europas führenden Hersteller motorisierter Zweiräder und produziert eine vollständige Premium-Markenpalette von KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles. Mit ihrer Innovationskraft ist die Gruppe durch ihre Motorradmarken ein wegweisender Technologieführer für zwei-rädrige E-Mobilität. Mit Husqvarna E-Bicycles, GASGAS Bicycles, FELT Bicycles und R Raymon wird das Zweiradsortiment komplementiert. Das Markenangebot bietet weiters Premiumkomponenten der Marke WP sowie spezielle KTM X-BOW Hochleistungssportwagen.

Infolge der strategischen Partnerschaft mit Bajaj in Indien konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Die Kooperation mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien stärken sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig. Mit führender Technologie im Bereich der Niedervolt-Elektromobilität will PIERER Mobility weltweit Marktführer bei elektrischen Zweirädern im Leistungsbereich von 250W bis 15 kW werden.

Die PIERER Mobility AG hat ihren Sitz in 4600 Wels, Edisonstraße 1, und ist in das Firmenbuch beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 78112 x eingetragen. Die Gesellschaft steht mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels (oberstes Konzernmutterunternehmen), und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Dieser Konzernabschluss wird beim Landes- als Handelsgericht Wels unter der Nummer FN 134766 k hinterlegt und stellt den Konzernabschluss für den größten Konzernkreis dar.

Die Aktien der PIERER Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und ab 1. März 2022 erfolgte zusätzlich die Handelsaufnahme im Prime Market der Wiener Börse, womit die Aktien der PIERER Mobility AG im Top-Segment der Wiener Börse gelistet sind. Die Geschäftsführung der Frankfurter Wertpapierbörse hat auf Antrag der PIERER Mobility AG die Zulassung der Aktien der Gesellschaft (ISIN: AT0000KTMI02) zum Handel im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse mit Wirkung zum Ablauf des 18. Oktober 2022 widerrufen.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2022 wurde in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie den Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), soweit sie in der Europäischen Union angewendet werden, erstellt. Dabei wurden auch die zusätzlichen Anforderungen des § 245a Abs1 UGB (österreichisches Unternehmensgesetzbuch) erfüllt.

Den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen liegen einheitliche Rechnungslegungsvorschriften zugrunde. Diese Vorschriften wurden von allen einbezogenen Unternehmen angewendet. Die einbezogenen Unternehmen haben ihre Jahresabschlüsse zum Konzernbilanzstichtag 31.12. aufgestellt.

Die einbezogenen Abschlüsse aller wesentlichen, nach nationalen Vorschriften prüfungspflichtigen vollkonsolidierten in- und ausländischen Unternehmen wurden von unabhängigen Wirtschaftsprüfern geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen.

Der Konzernabschluss wird in der funktionalen Währung der Muttergesellschaft, dem Euro, aufgestellt. Alle Beträge sind, soweit auf Abweichungen nicht gesondert hingewiesen wird, auf 1.000 Euro (TEUR) gerundet, wobei rundungsbedingte Differenzen auftreten können. Durch die Anwendung von automatisierten Rechenhilfen können bei Summierung von gerundeten Beträgen und bei Prozentangaben ebenfalls Rundungsdifferenzen auftreten.

Im Rahmen der laufenden Optimierung der Kostenüberwachung und -berichterstattung, wurde mit Beginn des Geschäftsjahres der Ausweis verschiedener Logistik-, Transport- und Verwaltungsaufwendungen sowie die Bewertung von PG&A (Parts, Garments and Accessories) in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung angepasst. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen um TEUR 20.795 und die Verwaltungsaufwendungen um TEUR 8.151 einerseits erhöht, andererseits wurden die Vertriebs- und Rennsportaufwendungen um TEUR 28.946 reduziert. Die Anpassungen hatten keine Auswirkungen auf das Ergebnis.

3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31.12.2022 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2022		
	Änderungen zu IAS 16 Sachanlagen – Einnahmen vor der beabsichtigten Nutzung	14. Mai 2020
	Änderungen zu IAS 37 Belastende Verträge – Erfüllungskosten von Verträgen	14. Mai 2020
	Änderungen an IFRS 3 Unternehmenszusammenschlüsse – Verweis auf das Rahmenkonzept	14. Mai 2020
	Verbesserungen zu IFRS 2018 - 2020 Änderungen an IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 und IAS 41	14. Mai 2020

Alle geänderten Standards und Interpretationen sind für die PIERER Mobility-Gruppe nicht relevant bzw. haben keinen wesentlichen Einfluss.

4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDEDE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die bereits **von der EU-Kommission übernommenen** Änderungen von Standards und Interpretationen, welche jedoch zum Bilanzstichtag noch nicht verpflichtend anzuwenden waren und auch nicht vorzeitig angewendet wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2023		
	IFRS 17 Versicherungsverträge	18. Mai 2017
	Änderungen an IFRS 17 – erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	9. Dezember 2021
	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 – Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021

Erstmalige Anwendung	Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
	Änderungen zu IAS 8 – Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehler – Definition von rechnungslegungsbezogenen Schätzungen	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	7. Mai 2021

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2022 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind bzw. **von der EU-Kommission noch nicht übernommen** wurden. Es handelt sich dabei um folgende Standards und Interpretationen:

Neue oder geänderte Standards und Interpretationen	Anwendungszeitpunkt IASB	Veröffentlicht durch das IASB	EU-Endorsement?
Änderungen zu IAS 1 Darstellung des Abschlusses – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	1.1.2024	31.10.2022	Nein
Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-leaseback-Transaktion	1.1.2024	22.9.2022	Nein

Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss aufgrund der zukünftig anzuwendenden Standards ergeben werden.

5. SCHÄTZUNGEN UND ERMESSENSENTSCHEIDUNGEN

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad **Schätzungen** vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Aufwendungen und Erträgen im Geschäftsjahr beeinflussen. Bei der Vornahme von Schätzungen berücksichtigt der Vorstand Erfahrungswerte und aktuelle Prognosen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen, wenn sich angenommene Parameter entgegen der Erwartung entwickeln. Bei Bekanntwerden neuer Gegebenheiten werden diese entsprechend berücksichtigt und bisherige Annahmen angepasst.

- Insbesondere werden Annahmen zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Firmenwerten und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmbarer Nutzungsdauer getroffen. Zum Bilanzstichtag waren Firmenwerte in Höhe von TEUR 130.655 (Vorjahr: TEUR 130.711) sowie die Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103 (Vorjahr: TEUR 61.103), „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346 (Vorjahr: TEUR 13.346), „FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 (Vorjahr: TEUR 3.707) und „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „Firmenwert“ und Punkt 22. „Immaterielle Vermögenswerte“ zu entnehmen.
- Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Zum 31.12.2022 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvträge in Höhe von TEUR 1.747 (Vorjahr: TEUR 3.077) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2022 angesetzten Verlustvträge innerhalb der nächsten fünf Jahre aus.

Weitere Details zu den latenten Steuern sind den Erläuterungen unter Punkt 25. „Latente Steueransprüche“ zu entnehmen.

- Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zum Eintritt von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Diese Cash-Flows könnten bezüglich Höhe und Zeitpunkt anders eintreten und damit Einfluss auf das Cash-Flow-Hedge-Accounting haben.
- Daneben bestehen Schätzungsunsicherheiten beim Ansatz und der Bewertung von Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer. Es werden Annahmen zu den folgenden Faktoren getroffen: Erwartungswerte, demografische Annahmen wie das Pensionsalter von Frauen / Männern und Mitarbeiterfluktuation sowie finanzielle Annahmen wie Rechnungszinssatz und künftige Lohn- und Gehaltstrends. Zum Bilanzstichtag waren Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer in Höhe von TEUR 26.154 (Vorjahr: TEUR 28.763) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 33. „Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer“ zu entnehmen.
- Schätzungen bei den Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen. Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe wurde ein direkter Zusammenhang pro Produktgruppe zwischen angefallenen Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen festgestellt. Der durchschnittliche Prozentsatz der Garantie- und Gewährleistungsaufwendungen an den Umsatzerlösen wird mehrmals jährlich geprüft und bei Bedarf angepasst. Zum 31.12.2022 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.947 (Vorjahr: TEUR 20.000) angesetzt. Eine durchschnittliche Erhöhung des Garantiekostenprozentsatzes um 10 % hätte eine Erhöhung der Rückstellung von TEUR 2.095 (Vorjahr: TEUR 1.597) zur Folge. Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 35. „Rückstellungen“ zu entnehmen.
- Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, sowie der Nutzungsdauern dieser Vermögenswerte basiert auf Beurteilungen des Managements.
- Leasingverhältnisse
Es werden Einschätzungen über die Laufzeit und Zinssätze getroffen. Weitere Angaben dazu sind unter Punkt 23. „Sachanlagen“ sowie unter Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen im Zusammenhang mit Verbrauchsfolgeverfahren und Reichweitenanalysen. Zusätzlich werden auf Einzelfallbasis Wertberichtigungserfordernisse aufgrund langer Lagerdauer und eingeschränkter Absatzmöglichkeiten erfasst.

Folgende **Ermessensentscheidungen** wurden bei der Anwendung der Rechnungslegungsmethoden in der PIERER Mobility-Gruppe getroffen:

- Entwicklungskosten
Entwicklungskosten werden entsprechend der dargestellten Bilanzierungs- und Bewertungsmethode aktiviert. Die erstmalige Aktivierung der Kosten beruht auf Annahmen des Managements zur Einschätzung des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens der getätigten Aufwendungen und der technischen Machbarkeit des entwickelten Produktes oder Verfahrens sowie dessen Marktgängigkeit.
- Ausbuchung von Forderungen im Rahmen von ABS- und Factoring-Vereinbarungen
Es werden Einschätzungen über die Ausbuchungsvoraussetzungen des IFRS 9 getroffen. Nähere Details sind dem Kapitel VIII. „Finanzinstrumente und Kapitalmanagement“ zu entnehmen.
- Supplier Finance
Es werden Einschätzungen über den Ausweis der Verbindlichkeiten im Rahmen des Supplier Finance Programmes getroffen. Weitere Angaben dazu siehe Punkt 34. „Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen“.

- **Konsolidierung**
Bei der Festlegung, ob Beherrschung gemäß IFRS 10 vorliegt, übt das Management Ermessensentscheidungen zur Bestimmung der relevanten Aktivitäten der Tochterunternehmen aus.

Auswirkungen von klimabezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung

Die weltweite Mobilitätsindustrie, darunter auch Fahrräder und Kraftfahrräder, befindet sich aufgrund des zunehmenden Fokus auf die Auswirkungen auf den Klimawandel in einem tiefgreifenden Wandel. Dies führt vor allem zur laufenden Überarbeitung von regulatorischen Anforderungen an die Kraftstoffeffizienz, die Elektrifizierung sowie zu Veränderungen in der Kraftstoffeffizienz, Treibhausgasemissionen und anderen Auspuffemissionen. Hinzu kommen technologische Veränderungen, wie die Elektrifizierung von Powered Two-Wheelers (PTWs).

Zu einer der wesentlichen Säulen in der Nachhaltigkeitsstrategie der PIERER Mobility-Gruppe gehört die Dekarbonisierung des Verkehrs. Die PIERER Mobility-Gruppe ist unabhängig von gesetzlichen Vorgaben und Vergleichszahlen bestrebt, Antriebslösungen für PTWs anzubieten, die diesen Ansatz vorantreiben. Daher teilt die Gruppe als ACEM-Mitglied deren Strategie zur Dekarbonisierung, welche sich an den Zielen des Europäischen Green Deals und des Klimagesetzes sowie der "Sustainable and Smart Mobility"-Strategie der Europäischen Kommission orientiert.

Das Branchenziel, das auf dem Konzept „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“ basiert, besteht darin, durch einen technologieneutralen Ansatz alle Anwendungsgebiete für Motorräder zu betrachten und zu bedienen. Eine gezielte Anwendung verschiedener Antriebstechnologien und Energieträger ermöglicht es, einen Beitrag zu ökologischen Zielen wie letztendlich auch der CO₂-Neutralität im Verkehrssektor zu leisten.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Gruppe ist Teil der Planungsrechnungen des Managements und wurde bei der Erstellung des Konzernabschlusses somit bei einer Vielzahl von Themen (wie in der Folge weiter unten erörtert) berücksichtigt. Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen, die vom Management zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie getroffen werden, führen jedoch nicht zu grundlegend geänderten Annahmen und Schätzungen bei der Erstellung des Konzernabschlusses. Der Vorstand schätzt die potenziellen Auswirkungen klimabedingter Chancen und Risiken auf den Konzernabschluss nach IFRS wie folgt ein:

- **Nutzungsdauern von nicht-finanziellen Vermögenswerten:**
Die PIERER Mobility-Gruppe hat evaluiert, inwiefern die Nutzungsdauer von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten aufgrund von klimabezogenen Aspekten beeinflusst sein könnten. Eine Beurteilung erfolgte insbesondere dahingehend, ob auf Basis bestehender und angekündigter gesetzlicher und regulatorischer Vorgaben Industrieanlagen nicht mehr in dem ursprünglich geplanten zeitlichen Umfang nutzbar sind. Eine Beeinflussung von Nutzungsdauern durch externe oder interne Verpflichtungen konnte dabei nicht abgeleitet werden.
- **Wertminderungen von Vermögenswerten:**
Den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen und damit den Werthaltigkeitstests liegen die Nachhaltigkeitsstrategie und das nachhaltig ausgerichtete Geschäftsmodell zugrunde. In den kurz- und mittelfristigen Finanzplanungen der einzelnen CGUs werden Annahmen zu klimabedingten Faktoren bei Investitionsprogrammen (CAPEX), Technologien und Produktionsverfahren zum Erreichen der konzerninternen Klimaziele sowie beim darauf basierenden ökologisch nachhaltigen Produktmix im Sinne des „Right Vehicle, Right Place, Right Energy Carrier“-Konzeptes sachgerecht berücksichtigt.
- **Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten:**
Im Geschäftsjahr 2022 sind in der PIERER Mobility-Gruppe keine neuen Verpflichtungen aus der Verletzung von Klimaschutzgesetzen und/oder Klimaregulatoren entstanden, die den Ansatz einer Rückstellung oder die Angabe einer Eventualverbindlichkeit erfordert hätten.

Die PIERER Mobility-Gruppe passt ihre Nachhaltigkeitsstrategie laufend an die sich entwickelnden Anforderungen und technologischen Veränderungen oder in Bezug auf zukünftige Geschäftspläne oder Strategien an.

Da die potenziellen Auswirkungen von heute noch nicht verlautbarten regulatorischen Anforderungen, technologischen Veränderungen oder zukünftigen Pläne und Strategien und deren Operationalisierung, einschließlich der Neuzuweisung von Ressourcen, nicht abschätzbar sind, kann der Konzernabschluss in zukünftigen Perioden von diesen Entwicklungen beeinträchtigt werden.

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges:

Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2022 aufgrund des Kriegsgeschehens in der Ukraine wesentlich zu ändern. Die Gruppe verfügt weder über Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland, noch hat die Gruppe wesentliche Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern. Vor diesem Hintergrund erwartet das Unternehmen keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichermäßen hat die PIERER Mobility AG durch den Krieg und die verhängten Sanktionen keinen Verlust der Beherrschung, der gemeinschaftlichen Führung oder der Fähigkeit zur Ausübung eines maßgeblichen Einflusses auf Unternehmen erlitten und erwartet auch dergleichen nicht.

Um mögliche zusätzliche Kreditausfälle zu identifizieren, hat die Gruppe die Struktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Kunden in der Ukraine, Russland und Weißrussland hin analysiert. Dabei erwartet die Gruppe von Kunden in Weißrussland, dass diese ihre Verbindlichkeiten aufgrund nicht bestehender Sanktionen im Zahlungsverkehr bedienen können. Daraus ergab sich kein wesentlicher Betrag an zu berichtenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Bei der Berechnung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigte die analysierte Struktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen keine wesentliche Veränderung im Zahlungsverhalten sowie kein wesentliches Risiko aufgrund der bestehenden Kunden- bzw. Händlerbeziehungen. Weitere Erläuterungen zu erwarteten Kreditausfällen bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen können dem Punkt 40 entnommen werden.

Die oben beschriebene Situation des Fehlens direkter Auswirkungen führt die PIERER Mobility-Gruppe auch zu der Einschätzung, dass es keine direkten Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Wertminderung, insbesondere auf Ebene der Sachanlagen und Nutzungsrechte, gibt. Entsprechend den Regelungen des IAS 36 besteht für die CGUs „KTM“ und „PIERER New Mobility (vormals: PIERER E-Bikes)“ kein Wertminderungsbedarf (siehe Punkt 21 „Firmenwert“ zur weiteren Erläuterung).

II. KONSOLIDIERUNGSKREIS

6. KONSOLIDIERUNGSGRUNDSÄTZE UND -METHODEN

In den Konzernabschluss der PIERER Mobility AG werden alle Tochterunternehmen im Wege der **Vollkonsolidierung** einbezogen. Tochterunternehmen sind vom Konzern beherrschte Unternehmen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt und bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Beherrschung endet. Der Betrag für die nicht beherrschenden Anteile wird – sofern nicht anders angegeben – mit dem anteiligen Reinvermögen am erworbenen Unternehmen ohne Firmenwertkomponente erfasst.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen sind in der Bilanzposition „Nach der **Equity-Methode** bilanzierte Finanzanlagen“ ausgewiesen.

Die **Berichtswährung** der PIERER Mobility-Gruppe ist der Euro. Die Tochterunternehmen sowie die nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen stellen die Jahresabschlüsse in ihrer funktionalen Währung auf. Dabei werden in den zu konsolidierenden Abschlüssen enthaltene Vermögenswerte und Schulden mit dem Devisenmittelkurs am Bilanzstichtag und die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem durchschnittlichen Devisenkurs des Geschäftsjahres umgerechnet. Folgende für die PIERER Mobility-Gruppe wesentlichen Kurse wurden für die Währungsumrechnung in die Berichtswährung herangezogen:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
US-Dollar	1,0666	1,1326	1,0500	1,1816
Schweizer Franken	0,9847	1,0331	1,0017	1,0799
Japanischer Yen	140,6600	130,3800	138,1392	130,3200
Südafrikanischer Rand	18,0986	18,0625	17,2127	17,5922
Mexikanischer Peso	20,8560	23,1438	21,0536	24,0516
Australischer Dollar	1,5693	1,5615	1,5154	1,5783
Chinesischer Renminbi	7,3582	-	7,1543	-

7. VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS

Alle Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der PIERER Mobility AG stehen, sind in den vorliegenden Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2021	67	3
Konsolidierungskreiszugänge	10	2
Konsolidierungskreisabgänge	-1	0
Stand zum 31.12.2022	76	5
davon ausländische Unternehmen	53	3

Die PIERER Mobility AG, als Mutterunternehmen der PIERER Mobility-Gruppe, wurde in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sowie deren Erstkonsolidierungszeitpunkte sind im Kapitel XII. „Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel)“ angeführt.

ÄNDERUNGEN VOLLKONSOLIDierter GESELLSCHAFTEN

- Konsolidierungskreiszugänge:**

Im Mai 2022 wurde die PIERER E-Bikes Asia Ltd. mit Sitz in Taichung City, Taiwan, neu gegründet und erstkonsolidiert.

Im Juni 2022 wurde die CFMOTO Europa GmbH mit Sitz in Mattighofen neu gegründet, erstkonsolidiert und im September 2022 in CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH umbenannt. Weiters wurde im Juni die PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA ebenfalls gegründet und im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG entsprechend vollkonsolidiert.

Mit Wirkung zum 7. Juli 2022 hat die KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA, 100 % der Anteile an der PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Murrieta, CA, USA, von der PIERER IMMOREAL GmbH, Wels, erworben. Folgende Vermögenswerte und Schulden sind zugegangen:

TEUR	
Langfristige Vermögenswerte	44.794
Kurzfristige Vermögenswerte	6.949
Langfristige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-30.515
Kurzfristige Verbindlichkeiten	-6.666
Nettovermögen	14.562
Passiver Unterschiedsbetrag	-2.136
Gegenleistung	-12.426
Erworbene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.949
Netto-Abfluss aus der Akquisition	-5.477

Der aus der Erstkonsolidierung entstandene passive Unterschiedsbetrag in Höhe von TEUR 2.136 wurde in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Weiters wurde im Juli 2022 die KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD. mit Sitz in Shanghai, China, neu gegründet und erstkonsolidiert.

Im September 2022 wurden die MV Agusta Motorcycles GmbH mit Sitz in Mattighofen sowie die MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Murrieta, CA, USA, neu gegründet und vollkonsolidiert.

Im Oktober 2022 wurden in Australien die PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD mit Sitz in New South Wales sowie in Italien die MV Agusta Services S.r.l. mit Sitz in Meran neu gegründet und entsprechend im Konzernabschluss vollkonsolidiert.

Zudem erfolgte im November 2022 die Gründung und folglich die Erstkonsolidierung der PIERER Produktion GmbH mit Sitz in Munderfing.

- **Konsolidierungskreisabgänge:**

Mit Wirkung zum 2. November 2022 wurde die FELT GmbH, München, Deutschland, in die PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vormals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland, verschmolzen.

ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A., Varese, Italien erworben. Zudem erwarb die Gruppe im Dezember 23 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck. Beide Gesellschaften werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der PIERER Mobility AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit auf Basis der beiden Unternehmensbereiche „Motorcycles“ und „Bicycles (vormals: E-Bicycles)“. Die einzelnen Unternehmensbereiche werden separat geführt und an die PIERER Mobility AG gemäß den IFRS Rechnungslegungsvorschriften berichtet. Der für den Segmentbericht relevante Hauptentscheidungsträger ist der Gesamtvorstand der PIERER Mobility AG. Die Segmentberichterstattung erfolgt gemäß den internen Berichten mit den Segmenten Motorcycles, Bicycles sowie Sonstige.

MOTORCYCLES:

Das Segment „Motorcycles“ umfasst die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Motorrädern unter den Marken „KTM“, „Husqvarna Motorcycles“ und „GASGAS“ sowie Komponenten der Marke „WP“. Das Segment Motorcycles umfasst zum 31. Dezember 2022 57 in den Konzernabschluss einbezogene Tochtergesellschaften in Österreich, den USA, Japan, Südafrika, Mexiko, Indien, Australien und Neuseeland sowie in verschiedenen anderen Ländern in Europa und Asien. Darüber werden auch Beteiligungen an Assemblierungsgesellschaften auf den Philippinen und in China gehalten.

BICYCLES:

Die PIERER New Mobility GmbH samt Tochtergesellschaften bildet das Segment „Bicycles“ der PIERER Mobility-Gruppe. Mit den Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „FELT Bicycles“ und „R Raymon“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 13 vollkonsolidierte Gesellschaften.

SONSTIGE:

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die PIERER Innovation GmbH, die Avocodo GmbH, die PIERER E-Commerce GmbH (vormals: HDC GmbH), die PIERER E-Commerce North America Inc., die DealerCenter Digital GmbH und die Platin 1483. GmbH zusammenfassend dargestellt.

Keines der Segmente weist eine Abhängigkeit von externen Kunden im Sinn des IFRS 8.34 auf. Lieferungen und Leistungen zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Bedingungen. Die Segmentsteuerungsgröße EBIT beschreibt das betriebliche Ergebnis der Periode vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Die Investitionen betreffen Anlagenzugänge aus dem Sachanlagevermögen und den immateriellen Vermögensgegenständen (ohne Leasingzugänge gemäß IFRS 16). Das nach der Equity-Methode bilanzierte Ergebnis ist gemäß der Gliederung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im EBIT enthalten. Das Working Capital Employed entspricht der Summe aus Vorräten und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Die Nettoverschuldung entspricht der Summe der kurzfristigen und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (inkl. Leasingverbindlichkeiten) abzüglich der Zahlungsmittel zum Stichtag.

Die Segmentinformationen für das Geschäftsjahr 2022 und 2021 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

2022	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	GESAMT
TEUR					
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	2.262.491	171.192	55.496	-51.979	2.437.200
Umsatzerlöse extern	2.262.049	171.192	3.959	0	2.437.200
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	240.968	2.458	-8.972	796	235.250
Investitionen ¹⁾	258.665	11.780	788	-3.707	267.526
Abschreibungen	-140.250	-4.005	-3.120	1.517	-145.858
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	4.172	0	0	822	4.994
Bilanzsumme	2.354.682	212.706	258.115	-274.868	2.550.635
Eigenkapital	900.624	41.239	233.767	-261.234	914.396
Working Capital Employed	185.872	-6.072	4.133	2.814	186.747
Nettoverschuldung	-254.720	10.832	-13.675	1.046	-256.517

2021 TEUR	Motorcycles	Bicycles	Sonstige	Konsolidierung	GESAMT
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	1.876.418	162.719	54.433	-51.840	2.041.730
Umsatzerlöse extern	1.876.222	162.717	2.791	0	2.041.730
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	192.763	7.032	-7.713	1.403	193.485
Investitionen ¹⁾	166.652	9.859	1.974	0	178.485
Abschreibungen	-132.482	-4.348	-1.888	0	-138.718
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	256	0	0	1.410	1.666
Bilanzsumme	1.891.760	110.409	362.274	-330.724	2.033.719
Eigenkapital	730.894	40.623	306.513	-312.479	765.551
Working Capital Employed	156.136	-4.904	7.743	1.479	160.454
Nettoverschuldung	-174.517	6.589	-22.806	857	-189.877

¹⁾ Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betragen in 2022 TEUR 25.877 (Vorjahr: TEUR 24.626)

IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu einer Neuordnung von Logistik- und Transportaufwendungen sowie der Bewertung von PG&A (parts, garments and accessories) innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung. Weitere Angaben zur Anpassung der Vorjahresbeträge betreffend den Herstellungskosten, der Vertriebs- und Rennsportaufwendungen sowie Verwaltungsaufwendungen sind unter Punkt 2. „Grundsätze der Rechnungslegung“ zu finden.

8. UMSATZERLÖSE

Umsatzerlöse werden grundsätzlich nach dem Gefahrenübergang gemäß Geschäftsbedingungen (Incoterms) bzw. nach dem Zeitpunkt der Erbringung der Leistung abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatte erfasst.

Die Aufteilung nach geografischen Bereichen der Außenumsätze erfolgt nach dem Sitz der Kunden. Die Umsatzerlöse nach geografischen Regionen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Europa	1.133.296	1.142.492
Nordamerika und Mexico	825.755	468.188
Sonstige	478.149	431.050
	2.437.200	2.041.730

Variable Gegenleistungen wie Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti werden als Erlösminderungen der Umsatzerlöse ausgewiesen. Die Verpflichtungen für variable Gegenleistungen werden als vertragliche Verpflichtungen im Sinne des IFRS 15 ausgewiesen. Die vertraglichen Verpflichtungen für variable Gegenleistungen betreffend Preisnachlässe, Umsatzboni und Skonti betragen zum 31.12.2022 € 63,5 Mio. (31.12.2021: € 50,4 Mio.).

Da Garantieleistungen nicht separat verkauft werden, stellen diese lediglich eine Zusicherung dar, dass die verkauften Produkte den jeweils vereinbarten Spezifikationen entsprechen. Da diese Garantieleistungen weder zeitlich noch inhaltlich über die gesetzlichen bzw. branchentypischen Gewährleistungsverpflichtungen hinausgehen, handelt es sich hier um eine sogenannte assurance-type Gewährleistung, welche keine separate Leistungsverpflichtung darstellt. Dementsprechend werden die Garantieleistungen weiterhin in Übereinstimmung mit IAS 37 erfasst.

9. HERSTELLUNGSKOSTEN DER ZUR ERZIELUNG DER UMSATZERLÖSE ERBRACHTEN LEISTUNGEN

Die Herstellungskosten des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.488.845	1.224.034
Personalaufwand	138.893	112.491
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	61.024	59.839
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	30.550	28.031
Sonstige betriebliche Aufwendungen	26.566	45.031
	1.745.878	1.469.426

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Aufwendungen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 31.966 (Vorjahr: TEUR 5.518) enthalten.

10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

Die Vertriebs- und Rennsportaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	39.974	39.737
Personalaufwand	110.101	92.760
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	13.047	12.688
Sonstige betriebliche Aufwendungen	129.073	104.296
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-49.395	-40.580
	242.800	208.901

11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWENDUNGEN

Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	9.419	8.534
Personalaufwand	33.820	29.210
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.159	8.420
Sonstige betriebliche Aufwendungen	25.272	3.384
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-21.318	-16.218
	55.352	33.330

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 91.947 (Vorjahr: TEUR 77.374). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 213.209 (Vorjahr: TEUR 162.361) und somit 8,7% (Vorjahr: 8,0%) vom Umsatz.

12. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	3.060	3.300
Personalaufwand	65.336	54.339
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	33.078	29.740
Sonstige betriebliche Aufwendungen	66.932	51.617
Sonstige betriebliche Erträge	-3.506	-1.988
	164.900	137.008

13. SONSTIGE BETRIEBLICHE aufWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 391 (Vorjahr: TEUR 1.990).

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten unter anderem Bankspesen und im Vorjahr im Wesentlichen Auswirkungen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von TEUR 1.562

14. SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Sonstige betriebliche Erträge werden realisiert, wenn der wirtschaftliche Nutzen aus dem zugrunde liegenden Vertrag wahrscheinlich ist und es eine verlässliche Bestimmung der Erträge gibt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Erträge aus dem Abgang von Anlagen	137	254
Veränderungen im Konsolidierungskreis	2.136	142
Übrige sonstige Erträge	104	348
	2.377	744

15. ERGEBNIS AUS AT-EQUITY BETEILIGUNGEN

Der Gewinn-/Verlustanteil von assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, wird in der Gewinn- und Verlustrechnung als gesonderter Posten im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ausgewiesen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Beteiligungen, die als wesentliche Lieferanten oder Kunden in die operative Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility-Gruppe eingebunden sind.

Das Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen setzt sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Kiska GmbH	822	1.485
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	72	280
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	4.100	-24
DealerCenter Digital GmbH	0	-75
	4.994	1.666

16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

Das Finanz- und Beteiligungsergebnis des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Zinserträge	4.023	1.864
Zinsaufwendungen	-19.313	-12.858
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-4.057	9.097
	-19.347	-1.897

Das sonstige Finanz- und Beteiligungsergebnis des Konzerns setzt sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-1.676	8.652
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	441	0
Absicherungskosten	-2.483	71
Bewertung Zinsswap	17	365
Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	-450	0
Erträge / Verluste aus sonstigen Beteiligungen	94	9
	-4.057	9.097

17. ERTRAGSTEUERN

Die Ertragsteueraufwände und -erträge des Konzerns teilen sich wie folgt in laufende und latente Steuern auf:

TEUR	2022	2021
Laufende Steuer	-34.626	-34.933
Latente Steuern	-10.654	-13.783
	-45.280	-48.716

Als Ertragsteuern sind die in den einzelnen Ländern gezahlten bzw. geschuldeten Steuern auf Einkommen und Ertrag sowie die latenten Steuern ausgewiesen. Die österreichischen Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe unterliegen einem Körperschaftsteuersatz von 25 %. In Österreich wurde im Jahr 2022 ein Steuerreformgesetz beschlossen, welches eine stufenweise Senkung des Körperschaftsteuersatzes vorsieht. Der Körperschaftsteuersatz wird für das Jahr 2023 auf 24 % und für die Jahre ab 2024 auf 23 % gesenkt. Aufgrund dieser Steuersatzänderung erfolgte die Berechnung der Steuerlatenz mit dem jeweils zukünftig anzuwendenden Steuersatz zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Umkehr der Wertdifferenz. Die Berechnung ausländischer Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen oder verabschiedeten Gesetzen und Verordnungen. Die angewandten Ertragssteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren von 9,0% bis 34,6%.

Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 25 % auf das Ergebnis vor Steuern) und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	215.903	191.588
Erwarteter Steueraufwand / -ertrag	-53.976	-47.897
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-3.010	-3.935
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvträgen	-1.995	211
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	534	-776
Steuern aus Vorperioden	-2.608	-1.081
Effekte ausländischer Steuersätze	-286	-408
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	1.062	488
Investitionsbegünstigungen	5.362	3.850
Steuersatzänderungen	9.696	0
Sonstiges	-59	832
	-45.280	-48.716

Der Rückgang der Steuerquote auf 21,0 % (Vorjahr: 25,4 %) ist unter anderem auf die Steuersatzsenkung in Österreich zurückzuführen. Der Effekt aus der Neubewertung der latenten Steuern zum 1. Jänner 2022 in Höhe von TEUR 7.011 sowie aus der laufenden Veränderung im Jahr 2022 in Höhe von TEUR 2.685 resultiert im Wesentlichen aus den steuerlich nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus Unterschieden durch den Ansatz der Marke „KTM“.

18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2022 EUR 5,03 (Vorjahr: EUR 3,34) und berechnet sich wie folgt:

	2022	2021
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	169.921	82.540
Gesamt Aktienanzahl (Stück)	33.796.535	33.796.535
Auswirkung eigener und neuer Aktien (Stück)	0	-9.048.544
Gewichteter Durchschnitt der Aktien	33.796.535	24.747.991
Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)	5,03	3,34

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31.12.2022 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2022 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 187.172, eine Dividende von EUR 2 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 67.593) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2021 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 33.797 ausgeschüttet.

19. AUFWENDUNGEN FÜR DEN ABSCHLUSSPRÜFER

Die auf die Berichtsperiode entfallenden Aufwendungen für den Abschlussprüfer KPMG Austria GmbH Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2022	2021
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	564	550
Sonstige Bestätigungsleistungen	48	51
Sonstige Leistungen	56	127
	668	728

20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2022	5.249
Veränderungen im Geschäftsjahr	839
Stand am 31.12.2022	6.088

Zum 31.12.2022 waren 3.293 Angestellte (Vorjahr: 2.862) und 2.795 Arbeiter (Vorjahr: 2.387) beschäftigt. Zum 31.12.2022 sind 5.008 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.340) in Österreich und 1.080 Mitarbeiter (Vorjahr: 909) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 5.727 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.948), davon 3.088 Angestellte (Vorjahr: 2.660) und 2.639 Arbeiter (Vorjahr: 2.289).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2022, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 406.277 (Vorjahr: TEUR 336.964).

V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

21. FIRMENWERT

Für die Überprüfung der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGUs) „KTM“ und „PIERER New Mobility“ wurde im Geschäftsjahr 2021 gemäß IAS 36.99 die ausführliche Berechnung des erzielbaren Betrags zum 31.12.2020 herangezogen, da sich seit der letzten Berechnung des erzielbaren Betrags die Vermögenswerte und Schulden der CGUs nicht wesentlich geändert haben und die letzte Berechnung eine wesentliche Überdeckung des Buchwertes der CGUs ergab. Auf der Grundlage einer Analyse der seit dem 31.12.2020 aufgetretenen Ereignisse und geänderten Umstände geht das Management auch weiterhin von einer äußerst geringen Wahrscheinlichkeit aus, dass bei einer aktuellen Berechnung der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert sein würde. Einerseits bestätigen das die Rekordergebnisse und die Outperformance der Prognosen der Jahre 2021 und 2022 sowie andererseits auch die weiterhin positive Prognose für das Jahr 2023 der PIERER Mobility-Gruppe.

Dennoch wurde in Anbetracht der makroökonomischen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2022 (u.a. Ukraine-Russland Konflikt, Zinssätze, Inflation) die Werthaltigkeit der Firmenwert anhand von aktuellen Berechnungen gewürdigt.

Die Berechnung erfolgte mit folgender Methode: Die Prognose der Zahlungsströme basiert auf den vom Management freigegebenen Finanzbudgets bzw. Vorschaurechnungen unter Berücksichtigung der mittelfristigen Strategieziele. Die geschätzten Zahlungsströme jenseits dieser Periode werden durch Extrapolation der Budget-/Vorschauwerte ermittelt, wobei ab dem dritten Jahr eine konstante Weiterentwicklung unter Verwendung einer Wachstumsrate von 1 % angenommen wird. Als Diskontierungszinssatz wurde ein gewogener

Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern in Höhe von 11,6 % (2020: 9,6 %) für „KTM“ und 11,3 % (2020: 9,4 %) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 18,9 % (2020: 13,8 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 36,6 % (2020: 29,8 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ hätte bei sonst gleichbleibenden Bedingungen eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 34,3 % (2020: 25,3 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 68,4 % (2020: 63,2 %) zur Folge, dass der Buchwert der CGU dem erzielbaren Betrag entspricht.

Die Aufgliederung der Firmenwerte und seine Entwicklung sowie deren Aufteilung auf die jeweiligen CGUs stellt sich wie folgt dar:

TEUR	2022	2021
Anschaffungs- und Herstellungskosten:		
Stand am 1.1.	150.681	150.995
Konsolidierungskreisänderungen	0	-569
Währungsumrechnung	-49	255
Stand am 31.12.	150.632	150.681
Kumulierte Abschreibungen:		
Stand am 1.1.	19.970	19.961
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Währungsumrechnung	7	9
Stand am 31.12.	19.977	19.970
Buchwert am 31.12.	130.655	130.711
KTM	110.253	110.309
PIERER New Mobility (vormals PIERER E-Bikes)	19.457	19.457
Avocodo	945	945

22. IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden analog dem Sachanlagevermögen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und abzüglich Abschreibungen bewertet. Die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung folgender Nutzungsdauern:

Jahre	Nutzungsdauer
Software	3 - 5
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	5

Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten erfolgt eine Aufteilung des Herstellungszeitraumes in eine Forschungs-, Entwicklungs- und Modellpflegephase. In der Forschungs- und Modellpflegephase angefallene Kosten werden sofort ergebniswirksam erfasst. Die planmäßige Abschreibung von aktivierten Entwicklungskosten, die eindeutig Projekten zugeordnet werden können, erfolgt mit dem Beginn der Serienproduktion. Im Geschäftsjahr 2022 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 136.539 (Vorjahr: TEUR 112.959) aktiviert sowie insgesamt TEUR 61.024 (Vorjahr: TEUR 59.839) abgeschrieben. Zum 31.12.2022 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 420.572 (Vorjahr: TEUR 353.856) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die im Rahmen der ursprünglichen Kaufpreisallokation angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103, „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346,

„FELT“ in Höhe von TEUR 3.707 sowie die im laufenden Geschäftsjahr erworbene Marke „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165, werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen. Der Vorstand geht von einer unbestimmten Nutzungsdauer der Marken aus, da die Rechte in den relevanten Absatzmärkten keinen zeitlichen, rechtlichen oder vertraglichen Einschränkungen unterliegen und aufgrund der nachhaltigen Bekanntheit der Marken auch keine wirtschaftliche Entwertung vorliegt. Die beiden Marken „KTM“, „GASGAS“ und „MV Agusta“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „FELT“ der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ zugeordnet. Da die Marken keine Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte sind, erfolgt die Werthaltigkeitsprüfung im Rahmen der Werthaltigkeitstests der jeweiligen Firmenwerte „KTM“ und „PIERER New Mobility“ (siehe Punkt 21. „Firmenwert“).

Die Aufgliederung der immateriellen Vermögenswerte und ihre Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 sowie im Geschäftsjahr 2021 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2022	82.567	615.768	3.473	701.808
Zugänge	11.693	156.705	12.175	180.573
Abgänge	-5.103	-96.649	0	-101.752
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	67	0	0	67
Umbuchungen	1.416	10	-1.087	339
Stand am 31.12.2022	90.640	675.834	14.561	781.035
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2022	54.498	173.749	0	228.247
Zugänge	12.305	62.705	0	75.010
Abgänge	-4.751	-87.849	0	-92.600
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0
Währungsumrechnung	22	0	0	22
Umbuchungen	-15	15	0	0
Stand am 31.12.2022	62.059	148.620	0	210.679
Buchwert:				
Stand am 31.12.2022	28.581	527.214	14.561	570.356
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	473.561

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:				
Stand am 1.1.2021	79.908	544.663	3.711	628.282
Zugänge	9.698	117.381	3.374	130.453
Abgänge	-10.929	-47.226	0	-58.155
Konsolidierungskreisänderungen	215	949	0	1.164
Währungsumrechnung	63	1	0	64
Umbuchungen	3.612	0	-3.612	0
Stand am 31.12.2021	82.567	615.768	3.473	701.808
Kumulierte Abschreibungen:				
Stand am 1.1.2021	50.718	150.729	0	201.447
Zugänge	13.539	61.416	0	74.955
Abgänge	-9.770	-38.396	0	-48.166
Konsolidierungskreisänderungen	-8	0	0	-8
Währungsumrechnung	19	0	0	19
Umbuchungen	0	0	0	0
Stand am 31.12.2021	54.498	173.749	0	228.247
Buchwert:				
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	473.561
Stand am 31.12.2020	29.190	393.934	3.711	426.835

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Entwicklungskosten eines nicht nutzungsbereiten Vermögenswertes in Höhe von TEUR 8.798 (Vorjahr: TEUR 8.829) aufgrund der Einstellung des Projektes ausgebucht.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR -17.011 (Vorjahr: TEUR 4.432) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Öffentliche Zuwendungen für aktivierte Entwicklungskosten, das sind vor allem Förderungen für Entwicklungsleistungen, werden gemäß IAS 20 über die erwartete Nutzungsdauer der Entwicklungskosten verteilt erfasst. Dabei kommt die Nettodarstellung gemäß IAS 20 zur Anwendung, d.h. Zuwendungen für langfristige Vermögenswerte werden in der Konzernbilanz vom Buchwert des Vermögenswertes abgezogen.

23. SACHANLAGEN

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich Abschreibungen bewertet. Die Ermittlung der planmäßigen Abschreibungen erfolgt nach der linearen Abschreibungsmethode unter Zugrundelegung folgender Nutzungsdauern:

Jahre	Nutzungsdauer
Gebäude	10 - 50
Technische Anlagen und Maschinen	2 - 10
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 8

Für die ab dem 1.1.2019 unter den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte (IFRS 16) liegt die Nutzungsdauer zwischen 3 und 10 Jahren.

Die Aufgliederung der Sachanlagen und seine Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 sowie im Geschäftsjahr 2021 werden in den folgenden Tabellen dargestellt:

TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2022	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	755.812
Zugänge	2.867	28.487	27.349	33.539	20.588	112.830
Abgänge	0	-2.411	-31.708	-8.174	-2	-42.295
Konsolidierungskreisänderungen	13.715	0	0	0	29.038	42.753
Währungsumrechnung	8	993	-1	998	-1	1.997
Umbuchungen	0	29.916	6.637	258	-37176	-365
Stand am 31.12.2022	49.328	323.605	304.099	172.244	21.456	870.732
Kumulierte Abschreibungen:						
Stand am 1.1.2022	550	77.775	221.456	94.701	0	394.482
Zugänge	230	17.758	29.519	23.341	0	70.848
Abgänge	0	-1.132	-30.514	-7.882	0	-39.528
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	0	0
Währungsumrechnung	1	558	-1	682	0	1.240
Umbuchungen	0	0	15	-37	0	-22
Stand am 31.12.2022	781	94.959	220.475	110.805	0	427.020
Buchwert:						
Stand am 31.12.2022	48.547	228.646	83.624	61.439	21.456	443.712
Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	361.330

TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten:						
Stand am 1.1.2021	26.720	255.709	286.091	138.937	5.698	713.155
Zugänge	6.009	13.737	22.544	21.786	8.582	72.658
Abgänge	0	-4.262	-11.004	-16.043	-529	-31.838
Konsolidierungskreisänderungen	0	-213	-26	-660	0	-899
Währungsumrechnung	9	1.531	1	1.195	0	2.736
Umbuchungen	0	118	4.216	408	-4.742	0
Stand am 31.12.2021	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	755.812

Kumulierte Abschreibungen:

Stand am 1.1.2021	338	63.532	204.426	88.640	0	356.936
Zugänge	210	15.321	27.693	20.538	0	63.762
Abgänge	0	-1.741	-10.639	-15.364	0	-27.744
Konsolidierungskreisänderungen	0	-87	-7	-113	0	-207
Währungsumrechnung	2	750	1	982	0	1.735
Umbuchungen	0	0	-18	18	0	0
Stand am 31.12.2021	550	77.775	221.456	94.701	0	394.482

Buchwert:

Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	361.330
Stand am 31.12.2020	26.382	192.177	81.665	50.279	5.698	356.219

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 25.877 (Vorjahr: TEUR 24.626) als Zugänge aus Leasingverhältnissen enthalten, welche zum Bilanzstichtag nicht zahlungswirksam waren. Für weitere Details verweisen wir auf Punkt 47. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“. Die Zugänge bei den sonstigen Sachanlagen wurden in der Konzern-Kapitalflussrechnung um TEUR -3.996 (Vorjahr: TEUR -995) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 42.000 (Vorjahr: TEUR 76.200) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert.

Investitionszuschüsse für Sachanlagen werden gemäß IAS 20 über die erwartete Nutzungsdauer der Sachanlagen verteilt erfasst. Dabei kommt die Nettodarstellung gemäß IAS 20 zur Anwendung, d.h. Zuwendungen für langfristige Vermögenswerte werden in der Konzernbilanz vom Buchwert des Vermögenswertes abgezogen.

24. NACH DER EQUITY-METHODE BILANZIERTE FINANZANLAGEN

Die Anteile an assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden einzeln als unwesentlich betrachtet. Die nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen sind per 31.12.2022 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., die MV Agusta Motor S.P.A. und die Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH. Die Veränderungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen können dem Punkt 7. „Veränderungen im Konsolidierungskreis“ entnommen werden.

Die Kiska GmbH ist ein Designunternehmen, welches Leistungen im Bereich Entwicklung und Design erbringt. Der Bilanzstichtag der Kiska GmbH ist der 31. März, der vor dem Erwerb der Beteiligung festgelegt wurde. Eine Änderung des Abschlussstichtags wird aufgrund von Wesentlichkeitsüberlegungen nicht angestrebt. Zum Zwecke der Bilanzierung nach der Equity-Methode wurde jeweils ein ungeprüfter Zwischenabschluss zum 31. Dezember herangezogen. Die PIERER Mobility AG hält 50% an der Gesellschaft.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft hat Mitte 2017 die CKD (completely-knocked-down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen begonnen. Die Beteiligung der KTM-Gruppe an der Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2021 von 34% auf 40% erhöht.

Das KTM-Joint Venture in China mit dem Partner CFMOTO wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr 2021 ihre operative Tätigkeit aufgenommen. Im chinesischen Hangzhou werden Motorräder der Mittelklasse produziert. Die Beteiligung der KTM-Gruppe beträgt 49%.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Motorradhersteller MV Agusta abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wird KTM ab dem Geschäftsjahr 2023 den globalen Vertrieb, die Vermarktung und die Kundenbetreuung der MV Agusta Motorradpalette übernehmen. Darüber hinaus wird die KTM AG die MV Agusta durch die MV Agusta Services S.r.l. bei der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Im Rahmen dieser Kooperationsvereinbarung hat die KTM AG zum 15. November 2022 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese, Italien, erworben.

Mit Vertrag vom 21. November 2022 hat die KTM AG 23 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH mit Sitz in Vöcklabruck erworben. Die Gesellschaft fungiert als Hersteller und Vertreiber von Gussteilen aus sämtlichen Metallen und deren Legierungen sowie weiterer diesbezüglicher Tätigkeiten als Lieferant für die KTM Gruppe.

Die Buchwerte der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2022	2021
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	13.562	13.252
Erwerb von Anteilen	16.012	773
Konsolidierungskreisänderungen (sukzessiver Erwerb)	0	-1.758
Anteiliges Jahresergebnis	4.994	1.666
Sonstiges Ergebnis	-255	425
Ausschüttung	-972	-803
Sonstiges	0	7
Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.	33.341	13.562

25. LATENTE STEUERANSPRÜCHE

Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge werden unter Berücksichtigung ihrer zeitnahen Realisierbarkeit gebildet. Aktive und passive latente Steuerposten werden bei gleicher Steuerhoheit und ähnlicher Fristigkeit saldiert ausgewiesen. Für die Unterschiede der steuerlichen Basis von vollkonsolidierten oder at-Equity bewerteten Anteilen zum entsprechenden konzernalen Eigenkapital werden passive latente Steuern nur angesetzt, wenn sich die Differenz in absehbarer Zeit umkehren wird und von der Gruppe realisiert werden kann.

Insgesamt errechnen sich die aktiven und passiven latenten Steuern aus folgenden Bilanzposten:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Aktive latente Steuern:		
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	9.800	6.465
Langfristige Vermögenswerte:		
Anlagevermögen	140	2.653
Personalverbindlichkeiten	2.544	4.135
Rückstellungen	1.620	1.974
Verbindlichkeiten	8.504	4.002
	22.608	19.229
Saldierung	-10.573	-12.689
Verlustvorträge	1.747	3.077
	13.782	9.617

Passive latente Steuern:

Kurzfristige Vermögenswerte	-1.854	-3.269
Langfristige Vermögenswerte	-133.130	-109.288
Sonstige	-17	-109
	-135.001	-112.666
Saldierung	10.573	12.689
	-124.428	-99.977

In den aktiven Steuerlatenzen sind in den langfristigen Vermögenswerten Beträge für offene Siebentel aus steuerlichen Teilwertabschreibungen auf Beteiligungen gemäß § 12 Abs 3 Z 2 öKStG (österreichisches Körperschaftsteuergesetz) in Höhe von TEUR 751 (Vorjahr: TEUR 1.102) enthalten.

Die temporären Unterschiede der passiven latenten Steuern im Posten „Langfristige Vermögenswerte“ resultieren im Wesentlichen aus den steuerlich nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus quasipermanenten Unterschieden durch den Ansatz der Marke „KTM“.

Zum 31. Dezember 2022 (und im Vorjahr) war davon auszugehen, dass aufgrund der derzeit geltenden steuerlichen Bestimmungen die insbesondere aus einbehaltenen Gewinnen bzw. nicht abgedeckten Verlusten resultierenden Unterschiede zwischen steuerlichem Beteiligungsansatz und anteiligem Eigenkapital der in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann. Weiters war davon auszugehen, dass die Unterschiede zwischen dem steuerlichen Beteiligungsansatz und dem Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen (outside-basis differences) in absehbarer Zeit steuerfrei bleiben bzw. die Umkehrung der Unterschiede vom Konzern gesteuert werden kann.

In Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen und nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen wurden gemäß IAS 12.39 für zu versteuernde temporäre Differenzen in der Höhe von TEUR 4.710 (Vorjahr: TEUR 8.538) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	2022	2021
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-90.360	-75.422
Veränderung Konsolidierungskreis	-3.860	-296
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-10.654	-13.783
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	-5.281	-942
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	7	-52
Erfolgsneutral erfasste latente Steuern aus Umgliederung (Vorjahr)	-491	0
Fremdwährung	-7	135
Latente Steuern (netto) am 31.12.	-110.646	-90.360

Die in der PIERER Mobility-Gruppe vorhandenen und aktivierten steuerlichen Verlustvorträge können wie folgt zusammengefasst werden:

TEUR	Verlustvortrag	davon nicht an- gesetzt	verbleibender Verlustvortrag	aktive latente Steuer
	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
PIERER Mobility AG	74.320	-74.320	0	0
PIERER E-Commerce GmbH (vor- mals HDC GmbH)	11.507	-11.507	0	0
Sonstige	7.280	0	7.280	1.747
	93.107	-85.827	7.280	1.747

TEUR	Verlustvortrag	davon nicht an- gesetzt	verbleibender Verlustvortrag	aktive latente Steuer
	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
PIERER Mobility AG	62.754	-62.754	0	0
PIERER E-Commerce GmbH (vor- mals HDC GmbH)	11.497	-11.497	0	0
Sonstige	12.308	0	12.308	3.077
	86.559	-74.251	12.308	3.077

Die aktiven latenten Steuern von sonstigen Unternehmen betreffen in Höhe von TEUR 546 (Vorjahr: TEUR 1.138) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V. Dieser kann ab Liquidationszeitpunkt über sieben Jahre verteilt geltend gemacht werden. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der PIERER New Mobility GmbH in Höhe von TEUR 1.201 (Vorjahr: TEUR 1.251) und der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 688).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Sieb-
telabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 85.956
(Vorjahr: TEUR 74.509). Die Wertberichtigung der Verlustvorträge und temporären Differenzen wurde in der
Höhe vorgenommen, in der eine mittelfristige Realisierung der latenten Steueransprüche aus heutiger Sicht
als nicht hinreichend sicher angenommen werden kann.

26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	647	1.197
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	511	523
Übrige	2.841	2.313
	3.999	4.033

Die übrigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Kautionen und Vorauszahlungen an
Lieferanten sowie die Beteiligung an der AC styria Mobilitätscluster GmbH, welche erfolgsneutral zum beizu-
legenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet wird.

27. VORRÄTE

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. dem niedrigeren Nettoveräußerungswert
(Lower of Cost or Net Realizable Value) am Bilanzstichtag bewertet. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich
aus dem geschätzten Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten des Vertriebs. Die Bewertung der Roh-
, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt auf Basis des Durchschnittspreisverfahrens anhand einer Reichweitenana-
lyse mit Abwertung bei eingeschränkter Verwendbarkeit. Zusätzlich wird auf Einzelfallbasis der wirtschaftliche

Nutzen des vorhandenen Vorratsvermögens überprüft und gegebenenfalls eine zusätzliche Wertberichtigung aufgrund langer Lagerdauer oder eingeschränkter Absatzmöglichkeiten vorgenommen.

Die Anschaffungskosten umfassen alle Kosten, die angefallen sind, um den Gegenstand in den erforderlichen Zustand und an den jeweiligen Ort zu bringen. Die Herstellungskosten umfassen die Material- und Fertigungseinzelkosten auf Basis einer Normalauslastung sowie angemessene Teile der Material- und Fertigungsgemeinkosten. Verwaltungsgemein- sowie Vertriebskosten sind hingegen nicht Bestandteil der Herstellungskosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert, da die Vorräte keine qualifizierenden Vermögenswerte gemäß IAS 23 darstellen.

Die Vorräte stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	163.275	127.698
Unfertige Erzeugnisse	83.819	64.335
Fertige Erzeugnisse und Waren	406.834	213.141
	653.928	405.174

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Vorratsbestand brutto	681.654	432.956
- Wertberichtigungen	-27.726	-27.782
Vorratsbestand netto	653.928	405.174

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 105.200 (Vorjahr: TEUR 68.502).

28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 5.049 (Vorjahr: TEUR 4.060) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Stand am 1.1.2021	4.176
Währungsumrechnung	-47
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.070
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	28
Verbrauch	-224
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	-5
Auflösungen	-939
Stand am 31.12.2021 = 1.1.2022	4.060

Währungsumrechnung	35
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.848
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	87
Verbrauch	-8
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-973
Stand am 31.12.2022	5.049

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 149 (Vorjahr: TEUR 225).

29. KURZFRISTIGE FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Forderungen werden berücksichtigt, sobald Sicherheit besteht, dass diese der PIERER Mobility-Gruppe zufließen werden und die Gruppe den gestellten Anforderungen entsprechen kann.

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	35.800	4.605
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS) / Factoring Finanzierung	22.216	12.537
Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen	3.012	17.803
Sonstige	5.338	16.862
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	66.366	51.807
Förderungen	19.940	14.979
Forderungen gegenüber Finanzämtern	3.655	4.536
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	9.784	8.928
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	37.832	30.508
Sonstige	39	43
Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	71.250	58.994
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	137.616	110.801

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS- und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden nach den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000), im Rahmen des bei PIERER New Mobility unterhaltenen Factoring-Programms bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 verkauft. Weitere Informationen zum ABS- und Factoring-Programm finden sich unter Punkt 43 „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

30. ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente enthalten Kassenbestände, Bankguthaben, Schecks sowie maximal drei Monate laufende Festgelder (vom Erwerbszeitpunkt gerechnet). Für weitere Details zur Veränderung des Cash-Standes verweisen wir auf die Angaben zur Kapitalflussrechnung im Kapitel VI des Konzernanhangs.

31. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2022 und im Geschäftsjahr 2021 ist in der Beilage I/7 dargestellt.

Das **Grundkapital** der Gesellschaft beträgt EUR 33.796.535 und ist in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien, von denen jede eine gleiche Beteiligung am Grundkapital repräsentiert, aufgeteilt. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Alle Anteile wurden voll eingezahlt. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Grundkapital entspricht dem Ausweis im Einzelabschluss der PIERER Mobility AG. Im Vorjahr wurde das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien um EUR 11.257.861 erhöht.

Im Vorjahr wurden 193.340 Stück eigenen Aktien zu einem Preis von TEUR 13.595 und mit einem Gewinn von TEUR 5.148 verkauft. Die **Rücklage für eigene Anteile** beträgt zum Bilanzstichtag TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

In der Rücklage nach IFRS 9 ist die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** enthalten. Die Cash-Flow-Hedge-Rücklage umfasst den wirksamen Teil der kumulierten Nettoveränderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur Absicherung von Zahlungsströmen verwendeten Sicherungsinstrumenten bis zur späteren Erfassung im Gewinn oder Verlust oder der direkten Erfassung in den Anschaffungskosten oder dem Buchwert eines nicht finanziellen Vermögenswertes oder einer nicht finanziellen Schuld.

Die **Rücklage für Kosten der Absicherung** zeigt Gewinne und Verluste des Anteils, der von dem designierten Sicherungsgeschäft ausgeschlossen ist, das sich auf das Forward-Element des Devisentermingeschäfts bezieht. Diese werden zunächst als sonstiges Ergebnis erfasst und wie die Gewinne und Verluste in der Rücklage aus Sicherungsgeschäften bilanziert.

Die Entwicklung der Cash-Flow-Hedge-Rücklage und der Rücklage für Kosten der Absicherung wird unter dem Punkt 45. „Hedging“ erläutert.

Die **Anteile nicht beherrschender Gesellschafter** umfassen die Anteile Dritter am Eigenkapital der konsolidierten Tochterunternehmen:

2022	KTM AG	Sonstige	Gesamt
TEUR			
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,00%		
Umsatzerlöse	2.433.260	3.940	2.437.200
Gewinn	180.493	-9.870	170.623
Sonstiges Ergebnis	17.405	0	17.405
Gesamtergebnis	197.898	-9.870	188.028
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	695	7	702
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	695	7	702
Langfristige Vermögenswerte	1.157.629	38.216	1.195.845
Kurzfristige Vermögenswerte	1.331.019	23.771	1.354.790
Langfristige Schulden	-593.621	-31.988	-625.609
Kurzfristige Schulden	-1.006.410	-4.220	-1.010.630
Nettovermögen	888.617	25.779	914.396
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	6.434	227	6.661

Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	290.323	-9.988	280.335
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-283.631	506	-283.125
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-92.102	807	-91.295
Gesamt Cash-Flow	-85.410	-8.675	-94.085

Dividenden an nicht beherrschende Anteile	500	0	500
--	------------	----------	------------

2021	KTM AG	Sonstige	Gesamt
TEUR			
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,25% ¹		
Umsatzerlöse	1.876.418	165.312	2.041.730
Gewinn	146.067	-3.195	142.872
Sonstiges Ergebnis	6.364	1.378	7.742
Gesamtergebnis	152.431	-1.817	150.614
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn	60.201	131	60.332
Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis	2.235	-7	2.228
Langfristige Vermögenswerte	907.154	85.660	992.814
Kurzfristige Vermögenswerte	951.711	89.194	1.040.905
Langfristige Schulden	-610.265	-39.201	-649.466
Kurzfristige Schulden	-544.853	-73.849	-618.702
Nettovermögen	703.747	61.804	765.551
Buchwert der nicht beherrschenden Anteile	2.633	2.776	5.409
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	359.846	7.517	367.363
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-183.746	-11.377	-195.123
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	-35.985	8.364	-27.621
Gesamt Cash-Flow	140.115	4.504	144.619
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	13.275	0	13.275

In den nicht beherrschenden Anteilen der KTM AG sind nicht beherrschende Anteile von Tochterunternehmen der KTM AG enthalten und betreffen die Gesellschaften CERO Design Studio S.L., KTM MOTOHALL GmbH, MV Agusta Motorcycles GmbH und die PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Im Geschäftsjahr 2022 erfolgte in der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD eine Kapitalerhöhung statt. Der Anteil des Minderheitsgesellschafters an der Kapitalerhöhung in Höhe von TEUR 2.556 ist in der Eigenmittelüberleitung unter den Kapitalmaßnahmen ersichtlich. Zu den Beteiligungshöhen verweisen wir auf den Beteiligungsspiegel im Kapitel XII.

Die Auswirkungen der Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen sowie die Veränderung an dem den Anteilseignern zurechenbaren Eigenkapital während des Geschäftsjahres stellt sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	1.506	340.458
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	-4.804	-30.470
Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag	-3.298	309.988

¹ Bis Oktober 2021 betrug der Prozentsatz der nicht beherrschenden Gesellschaftern rund 48%

Der im Eigenkapital erfasste Unterschiedsbetrag des Vorjahres resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung der Anteile an der KTM AG von 51,71% auf 99,75% per 31.12.2021. Diese betrifft die im Vorjahr erfolgte Einbringung von rund 46,5% der Anteile an der KTM AG durch die Pierer Bajaj AG (Muttergesellschaft der PIERER Mobility AG) in die PIERER Mobility AG. Andererseits wurden weitere rund 1,5% der Anteile an der KTM AG im Geschäftsjahr 2021 erworben. Somit erhöhte sich im Vorjahr die Beteiligung an der KTM AG von 51,71% auf 99,75%. Im laufenden Geschäftsjahr 2022 erwarb die PIERER Mobility AG die restlichen Anteile an der KTM AG und hält nunmehr 100% an der Gesellschaft.

Das **sonstige Ergebnis** nach Steuern entwickelte sich im Konzerneigenkapital wie folgt:

TEUR	Rücklage nach IFRS 9	Rücklagen inklusive Bilanzgewinn	Währungsumrechnung	Anteile Hauptgesellschafter	Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt
2022						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1.429	1.429	0	1.429
Absicherung von Zahlungsströmen	14.909	0	0	14.909	0	14.909
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	1.067	0	1.067	0	1.067
	14.909	1.067	1.429	17.405	0	17.405
2021						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	3.437	3.437	1.480	4.917
Absicherung von Zahlungsströmen	1.871	0	0	1.871	385	2.256
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	206	0	206	363	569
	1.871	206	3.437	5.514	2.228	7.742

32. FINANZVERBINDLICHKEITEN

TEUR	31.12.2022 Nominale	31.12.2022 Buchwert	31.12.2022 Laufzeit < 1 Jahr	31.12.2022 Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	219.000	218.754	24.000	194.754
Namensschuldverschreibung	60.000	59.591	0	59.591
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	182.789	182.789	24.611	158.178
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm	0	0	0	0
zwischen Konzernunternehmen				
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm	3.394	3.394	3.394	0
zwischen Konzernunternehmen				
Leasingverbindlichkeiten	67.890	67.890	21.793	46.097
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.837	2.837	2.837	0
Summe Finanzverbindlichkeiten	535.910	535.255	76.635	458.620

TEUR	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2021
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	225.000	224.661	5.998	218.663
Namensschuldverschreibung	60.000	59.551	0	59.551
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	206.596	206.596	23.805	182.791
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	2.498	2.498	2.498	0
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	1.836	1.836	1.836	0
Leasingverbindlichkeiten	65.442	65.442	19.908	45.534
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.802	2.802	2.802	0
Summe Finanzverbindlichkeiten	564.174	563.386	56.847	506.539

Die PIERER Mobility AG hat im Juli 2015 ein Schuldscheindarlehen in Höhe von TEUR 56.500 mit einer Laufzeit von fünf und sieben Jahren begeben. Im Jänner 2017 wurde ein Teilbetrag des Schuldscheindarlehens in Höhe von TEUR 32.000, davon TEUR 25.500 mit Laufzeit 5 Jahren und TEUR 6.500 mit Laufzeit 7 Jahren, vorzeitig getilgt. Mit Kündigungsschreiben vom 13. Juli 2018 mit Wirkung zum 17. Juli 2018 sowie Kündigungsschreiben vom 4. Oktober 2018 mit Wirkung zum 8. Oktober 2018 wurde ein Teilbetrag des Schuldscheindarlehens in Höhe von insgesamt TEUR 12.500 mit einer Laufzeit von 5 Jahren vorzeitig rückgeführt. Im Juli 2020 und im Juli 2022 wurden planmäßig jeweils TEUR 6.000 des Schuldscheindarlehens mit einer Laufzeit von 5 Jahren getilgt. Zum Bilanzstichtag ist das Schuldscheindarlehen nun vollständig rückgeführt.

Im Juni 2016 wurde von der KTM AG zur Refinanzierung der im April 2017 getilgten Anleihe ein Schuldscheindarlehen mit einem Emissionsvolumen von TEUR 120.000 und einer Laufzeit von fünf, sieben bzw. zehn Jahren platziert. Im Juni 2018 wurde ein weiteres Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von TEUR 135.000 und Laufzeiten von sieben und zehn Jahren erfolgreich platziert. Weiters wurden TEUR 32.500 des im Jahr 2016 begebenen Schuldscheindarlehens vorzeitig getilgt.

Im Mai 2021 emittierte die KTM AG Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 12 Jahren in Höhe TEUR 30.000. Weiters hat die PIERER Mobility AG bereits im Juli 2015 eine Namensschuldverschreibung in Höhe von TEUR 30.000 mit einer Laufzeit von 10 Jahren begeben.

33. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

Die Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer setzen sich aus Verpflichtungen für Abfertigungen und Jubiläumsgeldern zusammen:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Abfertigungen	19.548	21.202
Jubiläumsgelder	6.606	7.561
	26.154	28.763

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die PIERER Mobility-Gruppe zudem verpflichtet, an alle MitarbeiterInnen in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1.1.2003 begonnen hat, bei Kündigung durch den Dienstgeber oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Die Höhe dieser leistungsorientierten Verpflichtung ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig. Für alle nach dem 31.12.2002 begründeten Arbeitsverhältnisse in Österreich zahlt die Gesellschaft monatlich 1,53% des Bruttomonatsgehältes in eine betriebliche Mitarbeitervorsorgekasse, in der die Beiträge auf einem Konto des Arbeitnehmers veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt

oder als Anspruch weitergegeben werden. Die Gesellschaft ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Aufwand erfasst werden, für das sie entrichtet wurden (beitragsorientierte Verpflichtung). Für Mitarbeiter von österreichischen Konzernunternehmen, die ab dem 1.1.2003 in das Dienstverhältnis eingetreten sind, wurden Beiträge für Abfertigungen an eine gesetzliche Mitarbeiter-Vorsorgekasse in Höhe von 1,53 % des Lohnes bzw. Gehaltes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 2.959 (Vorjahr: TEUR 2.488) gezahlt.

Die Nettoschuld aus den leistungsorientierten Vorsorgeplänen für **Abfertigungen** entwickelte sich im Geschäftsjahr wie folgt:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Anwartschaftsbarwert:		
Stand am 1.1.	21.202	21.946
Dienstzeitaufwand	636	752
Zinsaufwand	240	231
Erfolgte Zahlungen	-922	-622
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (sonstiges Ergebnis)	-1.606	-759
Konsolidierungskreisänderung	0	0
Sonstiges	-2	-346
Stand am 31.12.	19.548	21.202

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31.12.2022 betragen 11 Jahre (Vorjahr: 12 Jahre).

Der versicherungsmathematische Gewinn / Verlust setzt sich aus den folgenden Faktoren zusammen:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Änderung von Erwartungswerten	2.408	-260
Änderung demografischer Annahmen	-68	-196
Änderung finanzieller Annahmen	-3.946	-303
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust	-1.606	-759

Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2022	31.12.2021
Rechnungszinssatz	4,17%	1,23%
Lohn- / Gehaltstrend	4,00%	2,75%
Pensionsalter (Jahre) Frauen / Männer mit Übergangsregelung	62 - 65 Jahre	62 - 65 Jahre

Der Rechnungszins wurde unter der Berücksichtigung der durchschnittlichen Laufzeiten und durchschnittlichen Restlebenserwartung festgesetzt. Der Abzinsungssatz ist die Rendite, die am Abschlussstichtag für erst-rangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt wird. Die Mitarbeiterfluktuation ist betriebsspezifisch ermittelt und alters- / dienstzeitabhängig berücksichtigt. Den versicherungsmathematischen Bewertungen liegen länderspezifische Sterbetafeln zu Grunde. Als Pensionseintrittsalter wurde das gesetzliche Pensionseintrittsalter je Land gewählt.

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2022 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	5,3%	-4,9%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,9%	5,3%

Eine Änderung (+/- 0,5%-Punkte) der Parameter „Rechnungszinssatz“ und „Lohn- / Gehaltstrend“ hätte zum 31.12.2021 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	6,2%	-5,7%
Lohn- / Gehaltstrend	-5,6%	6,0%

Aufgrund von kollektivvertraglichen Vereinbarungen sind die Gesellschaften der PIERER Mobility-Gruppe verpflichtet, an MitarbeiterInnen in Österreich **Jubiläumsgelder** nach Maßgabe der Erreichung bestimmter Dienstjahre (ab 25 Dienstjahren) zu leisten (leistungsorientierte Verpflichtung). Die Zinsen werden im sonstigen Finanzergebnis erfasst. Die Verpflichtungen für Ansprüche aus Jubiläumsgeldern entwickelten sich wie folgt:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Stand am 1.1.	7.561	6.719
Dienstzeitaufwand	753	667
Zinsaufwand	91	77
Erfolgte Zahlungen	-103	-80
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam)	-1.696	177
Sonstiges	0	1
Stand am 31.12.	6.606	7.561

34. ANDERE KURZ- UND LANGFRISTIGE SCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die anderen **langfristigen** Schulden setzten sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Kautionen	11.611	11.364
Sonstige finanzielle Schulden	3.396	1.470
Andere langfristige finanzielle Schulden	15.007	12.834
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.400	1.353
Andere langfristige Schulden	16.407	14.187

Die sonstigen finanziellen Schulden betreffen größtenteils Optionen auf nicht beherrschende Anteile an der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD. Die Veränderung der Optionen auf nicht beherrschende Anteile ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung in den Kapitalmaßnahmen in Höhe von TEUR 2.579 dargestellt.

Die anderen **kurzfristigen** Schulden setzten sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Umsatzboni	57.059	46.678
Preisnachlässe	6.417	3.709
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	333	1.988
Sonstige finanzielle Schulden	9.126	15.954
Andere kurzfristige finanzielle Schulden	72.935	68.329
Personalverbindlichkeiten	52.876	49.486
Vorauszahlungen	8.215	5.998
Verbindlichkeiten Finanzämter	13.120	9.460
Sonstige nicht finanzielle Schulden	6	44
Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden	74.217	64.988
Andere kurzfristige Schulden	147.152	133.317

In den kurzfristigen Personalverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Verbindlichkeiten für nicht konsumierte Urlaube, Verbindlichkeiten für Mitarbeiterprämien, Verbindlichkeiten gegenüber Gebietskrankenkassen sowie Verbindlichkeiten aus Löhnen und Gehältern enthalten.

Supplier Finance:

Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe haben mit einem österreichischen Kreditinstitut ein revolvinges Programm zur Finanzierung von Lieferantenverbindlichkeiten (Supplier Finance Programm) aufgesetzt. Lieferanten können ihre Forderungen gegenüber der PIERER Mobility-Gruppe vor Fälligkeit an das Kreditinstitut verkaufen. Die PIERER Mobility-Gruppe wird nicht von der ursprünglichen Verpflichtung entbunden und es kommt aufgrund der quantitativen und qualitativen Prüfung zu keiner signifikanten Änderung der Vertragsbedingungen. Die Verbindlichkeiten werden weiterhin unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gezeigt und im Cash-Flow aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Von diesem Supplier Finance Programm sind zum 31.12.2022 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 350.236 (Vorjahr: TEUR 167.344) betroffen. Das sind 47,5% (Vorjahr: 42,3%) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 737.602 (Vorjahr: TEUR 395.581).

Neben konzernfremden Lieferanten wurde auch zwischen österreichischen Unternehmen der PIERER Mobility-Gruppe ein solches Programm abgeschlossen. Aus Sicht der PIERER Mobility-Gruppe ist kein Leistungsaustausch erfolgt, sondern es werden lediglich Fremdmittel aufgenommen worden, welche unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Der Ausweis der Cash-Flows erfolgt im Cash-Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zum 31.12.2022 wurden im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 3.394 (Vorjahr: TEUR 1.836) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

35. RÜCKSTELLUNGEN

Der Konzern bildet Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung für bekannte, zu erwartende Einzelfälle. Die erwarteten Aufwendungen basieren vor allem auf früheren Erfahrungen und werden zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte ergebniswirksam gebildet.

Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist mit Unsicherheiten verbunden, wodurch es in der Zukunft zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen kommen kann. Es ist nicht auszuschließen, dass die tatsächlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen die hierfür gebildeten Rückstellungen in nicht vorhersehbarer Weise übersteigen oder unterschreiten.

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

TEUR	Stand am 01.01.2022	Zuführungen	Auflösungen	Verbrauch	Stand am 31.12.2022
Kurzfristige Rückstellungen:					
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	20.000	20.947	0	-20.000	20.947
Rückstellungen für Prozesse	635	232	-6	-104	757
Sonstige Rückstellungen	2.470	20.310	0	-447	22.333
	23.105	41.489	-6	-20.551	44.037

Die Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen betreffen größtenteils Risiken aus gesetzlichen und freiwilligen Produkthaftungen. In den sonstigen Rückstellungen sind vor allem Vorsorgen für ausstehende Investitionen enthalten. Die Bewertung der Rückstellungen erfolgt auf Basis von Erfahrungswerten aus der Vergangenheit und zukunftsbezogenen Annahmen.

VI. ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Veränderungen der in der Kapitalflussrechnung dargestellten Bilanzposten sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da nicht zahlungswirksame Effekte neutralisiert werden. In den sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (Erträgen) sind im Wesentlichen Bewertungen von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten, Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie noch nicht zahlungswirksame Erträge aus Förderungen enthalten. Die Auswirkungen von Konsolidierungskreisänderungen wurden eliminiert und sind im Cash-Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

Eine Überleitungsrechnung zwischen der bilanziellen Veränderung der Finanzschulden und den in der Kapitalflussrechnung dargestellten Werten kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	Buchwert 1.1.2022	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2022
			Erwerb	Umglie- derung	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Trans- aktions- kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd-wäh- rungs-ef- fekte	
Kurzfristige Finanzschulden	36.939	-31.336	0	48.631	600	0	8	54.842
Langfristige Finanzschulden	461.005	0	0	-48.631	0	149	0	412.523
Leasingverbindlich- keiten (kurzfristig)	19.908	-23.414	0	25.299	0	0	0	21.793
Leasingverbindlich- keiten (langfristig)	45.534	0	25.662	-25.299	0	0	200	46.097
Summe	563.386	-54.750	25.662	0	600	149	208	535.255

TEUR	Buchwert 1.1.2021	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2021
			Erwerb	Umgliederung	Konsolidierungskreisänderungen	Transaktionskosten	Abgrenzung Zinsen, Fremdwährungseffekte	
Kurzfristige Finanzschulden	55.103	-49.976	0	32.513	-1.144	0	443	36.939
Langfristige Finanzschulden	413.853	79.528	0	-32.513	0	131	6	461.005
Leasingverbindlichkeiten (kurzfristig)	19.491	-18.431	0	18.928	-80	0	0	19.908
Leasingverbindlichkeiten (langfristig)	42.236	0	23.342	-18.928	-48	0	-1.068	45.534
Summe	530.683	11.121	23.342	0	-1.272	131	-619	563.386

VII. RISIKOBERICHT

36. RISIKOMANAGEMENT

Als weltweit agierender Konzern ist die PIERER Mobility-Gruppe mit einer Vielzahl von möglichen Risiken konfrontiert, die durch ein umfassendes Risikomanagementsystem überwacht werden. Vorstand und Aufsichtsrat werden regelmäßig über Risiken informiert, welche die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen können. Das Management setzt rechtzeitig Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Absicherung von Risiken.

In den Rechnungslegungsprozess ist ein dem Unternehmen angepasstes internes Kontrollsystem integriert, das Grundprinzipien wie Funktionstrennung und Vier-Augen-Prinzip beinhaltet. Durch interne und externe Überprüfungen wird sichergestellt, dass die Prozesse ständig verbessert und optimiert werden. Weiters besteht ein konzerneinheitliches Berichtswesen zur laufenden Kontrolle und Steuerung des Risikomanagement-Prozesses. Das Konzernberichtswesen unterliegt einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, sodass der Vorstand noch zeitnaher und umfassender über den Grad der Zielerreichung sowie über Markt- und Wettbewerbsveränderungen informiert wird.

Eine kontinuierliche Fortsetzung des Wachstums ist von unterschiedlichen Faktoren wie etwa Nachfrageverhalten, Produktentwicklung, Wechselkursentwicklungen, wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Absatzmärkten, Einkaufspreisen von Zulieferteilen oder Mitarbeiterentwicklung abhängig. Durch verstärkte Marktforschungsaktivitäten und eine darauf abgestimmte Modellpolitik wird den Gegebenheiten eines rasch ändernden Marktumfeldes Rechnung getragen.

Um Risiken im Zusammenhang mit Betrug, Korruption und Bestechung vorzubeugen, werden Mitarbeiter verpflichtet, sich nach denen im Code of Conduct definierten Grundsätzen zu verhalten. Der Kodex ist für sämtliche Mitarbeiter, Führungskräfte und Organmitglieder sowie für Berater, Geschäftspartner und Kunden der PIERER Mobility-Gruppe verbindlich. Seit dem Geschäftsjahr 2021 ist der Code of Conduct Anlage und damit Vertragsbestandteil bestehender Händlerverträge. Seit Anfang 2020 ist dies ohnehin bei neuen Händlerverträgen und auch bei neuen Vertragsbeziehungen im Zuliefererbereich der Fall.

Um den negativen Effekten aus makroökonomischem und geopolitischem Kontext entgegenzuwirken, forciert PIERER Mobility eine globale Diversifizierung der Absatzmärkte. Dabei wird das größte relative Wachstum in den kommenden Jahren in Asien erwartet. Um dieses Wachstum zu unterstützen, wird die intensive Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Bajaj laufend ausgebaut. Zusätzlich wurde weiter in Produktionsstandorte mit lokalen Partnern in China und auf den Philippinen investiert. Insbesondere der russisch-ukrainische Krieg beeinflusst die Weltwirtschaft negativ. Die PIERER Mobility-Gruppe ist geschäftlich nicht

unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die Gruppe wie auch die gesamte Industrie vor allem mit weiter steigender Energie- und Rohstoffkosten sowie negativer Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

Die Ertragslage der PIERER Mobility AG (als Einzelgesellschaft) ist geprägt von Aufwendungen im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen, Beteiligungserwerben sowie Projektaufwendungen und hängt wesentlich von der Dividendenpolitik ihrer Beteiligungsgesellschaften ab. Die Beteiligung an der KTM-Gruppe stellt derzeit die größte und wesentlichste Beteiligung der PIERER Mobility AG dar.

Gemäß den Anforderungen des § 243 c UGB wurde ein Corporate Governance-Bericht erstellt. Wir verweisen diesbezüglich auf die Veröffentlichung im Geschäftsbericht der PIERER Mobility AG bzw. auf die Website der PIERER Mobility AG.

37. MARKTRISIKEN

• KONJUNKTURELLES RISIKO

Die PIERER Mobility-Gruppe ist in der Motorrad- und Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist.

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Erfahrungswerte zusammen mit Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten, die hohen Inflationsraten sowie den russisch-ukrainischen Krieg hat sich insbesondere der globale Motorradmarkt auf hohem Niveau stabilisiert.

• WETTBEWERB UND PREISDRUCK

Speziell der Motorradmarkt in den Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten vier japanische, drei europäische und in geringem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen mittels Niedrigpreisstrategie den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist die PIERER Mobility-Gruppe Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Marke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Durch die gezeigte Innovationsstärke sieht sich die Gruppe als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

• ABSATZRISIKO

Die größten Einzelabsatzmärkte der Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt für Motorräder sowie die DACH-Region für New Mobility- / (E-)Bicycle-Produkte dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam weiterhin konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie gearbeitet.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich letztlich auch in einer Veränderung des insgesamt reduzierten Konsumverhaltens der Kunden niederschlagen. Die Gruppe beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend. So wurde festgestellt, dass die Nachfrage nach Produkten der Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs unverändert ein hohes Niveau aufweist. Weiter

steigende Zinsen im Zuge der Inflationsbekämpfung könnten möglicherweise den Druck auf die Händler erhöhen und ein Absatzrisiko darstellen. Die PIERER Mobility-Gruppe steht daher in enger Abstimmung mit ihrem Händlernetz und unterstützt dieses mit gezielten Programmen.

Für die PIERER Mobility-Gruppe stellt die Betreuung der Endkunden durch das Händlernetzwerk einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Um hier kontinuierlich einen hohen Standard gewährleisten zu können, werden laufend verpflichtende Händlertrainings abgehalten, in denen neue technische Standards vermittelt und die Händler im Umgang mit dem Kunden geschult werden. Zudem stellt speziell die Gruppe eine moderne Kommunikationsplattform bereit, mit der die Händler den Beschaffungsprozess abwickeln und den Verkaufsprozess dokumentieren können.

38. BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

• BESCHRÄNKUNGEN DES MOTORRADFAHRENS

Da die Gruppe ihre Produkte in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen u. a. entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von national-gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor Markteintritt eingehend überprüft und laufend weiterhin überwacht, um bei Änderungen rechtzeitig reagieren zu können.

• BESCHAFFUNGSRISIKO

Aus der aktuellen wirtschaftlichen Situation ergibt sich ein weltwirtschaftliches Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in den bereits durch die globale Verknappung von Gütern und Ressourcen als Folge der COVID 19-Pandemie getriebenen, deutlich gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie den auf ein hohes Niveau gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere hinsichtlich der Energiepreise sowie der Transport- und Personalkosten. Dies betrifft vorrangig Unternehmen im Bereich der energieintensiven Herstellung von Rohmaterialien wie Aluminium und Stahl, was die Verfügbarkeit am Gesamtmarkt beeinflussen könnte.

Das Beschaffungsrisiko besteht in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, dass einerseits bestellte Komponenten nicht oder nicht zum vereinbarten Termin geliefert werden. Andererseits etablieren sich die steigenden Energiekosten zunehmend als wesentliches finanzielles Risiko für kleinere Zulieferbetriebe der Gruppe und können daher zu weiteren Störungen in der Lieferkette führen. Die Gruppe selbst ist von steigenden Energiekosten in nur überschaubarem Ausmaß betroffen, da die hauseigenen Produktions- und Assemblierungsprozesse wenig energieintensiv sind.

Der Verlauf des Geschäftsjahres 2022 hat die Grundtendenzen der Prognosen von Ende 2021 bestätigt, indem die erwarteten Störungen in der Beschaffung wesentlicher elektronischer Komponenten eingetreten sind. Vor allem die Lieferanten von elektronischen Bauteilen stehen grundsätzlich weiterhin vor Herausforderungen in deren Beschaffung, Produktion und fristgerechter Lieferung. Eine weitergehende Entspannung dieser Situation, die bereits im zweiten Halbjahr 2022 allmählich begonnen hat einzusetzen, wird für das zweite Halbjahr 2023 erwartet.

Auch im New Mobility-Bereich wird für das Geschäftsjahr 2023 eine weitgehende nachhaltige Erholung der teils langwierigen Lieferzeiten erwartet. So wird für 2023 mit einer Reduktion der aktuellen Lieferzeiten von derzeit fast 24 Monaten auf ein normales Maß von ca. 8-12 Monaten ausgegangen. Der erhebliche Rückstau bei der Bearbeitung von Bestellungen bestimmter Komponenten durch Dritte, bspw. im Bereich von Rahmen

und Bremssystemen, wird jedoch auch im Geschäftsjahr 2023 weiterhin zu Verzögerungen in der Beschaffung führen.

Die bei diesen und weiteren bestimmten Komponenten aufgetretenen Lieferkettenengpässe, resultierend in Verzögerungen bei der Beschaffung, hat die Gruppe diese absehbare Situation durch regelmäßige Abstimmung mit den Zulieferern und frühzeitige Beschaffungs- sowie Produktionsfreigaben weitgehend stabilisiert und ausgeglichen. So ist es der Gruppe möglich, den Ressourcenbedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig decken zu können. Durch die verfolgte intensive Zusammenarbeit entlang der Supply Chain zeigten sich nur unwesentliche Auswirkungen auf die Gruppe.

Beschaffungsseitig begegnet die PIERER Mobility-Gruppe den oben beschriebenen Risiken durch mehrere Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Cost Engineering Support sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zur frühzeitigen Absicherung der Versorgung und somit Produktion, wie oben erwähnt, umgesetzt und ein Marktintelligenzsystem für Elektronikbauteile eingeführt. Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in Ausnahmefällen in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, Produktionspläne bedarfsgerecht anzupassen. Schließlich soll die logistische Beschaffungsstruktur so angepasst werden, dass Transportwege und damit verbundene Kosten minimiert werden.

• TECHNISCHE INNOVATION, RENNSPORT

Technische Innovationen und die Einführung neuer Produkte sind maßgeblich für die Wettbewerbsstellung der PIERER Mobility-Gruppe verantwortlich. Dazu müssen neue Trends rechtzeitig erkannt werden. Um dem Risiko entgegenzuwirken, ist es wichtig, die Produktinnovation zu gewährleisten.

Die PIERER Mobility-Gruppe legt daher großen Wert auf die frühzeitige Erkennung von Trends, auf Forschung und Entwicklung im technischen und funktionellen Bereich sowie auf die Erforschung der Wünsche der Kunden, um eine innovative und marktnahe Produktentwicklung zu erreichen. Die Leistungen im Rennsport sind für das Unternehmen nicht nur als Marketinginstrument von großer Bedeutung, sondern bilden auch die Grundlage für die Produktentwicklung und sind Maßstab für die Serienentwicklung. Aus der Möglichkeit, Produkte unter Rennbedingungen bei Rennsportereignissen zu testen, werden wertvolle Erfahrungen gewonnen. Weiters werden technische Neuerungen vor der Serieneinführung einer umfassenden Prüfung durch das Qualitätsmanagementsystem unterzogen, um technische Fehler mit negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung weitestgehend auszuschließen.

• PRODUKTHAFTUNGSRISIKO

Die PIERER Mobility-Gruppe ist im Geschäftsumfeld auch Schadenersatzforderungen aufgrund von Unfällen und Verletzungen ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die USA, wo Ansprüche in Produkthaftungsfällen mit höheren Haftungssummen geltend gemacht werden. Zusätzlich zu den bestehenden Absicherungen wird dieses Risiko durch eine umfassende Qualitätskontrolle in allen Produktionsbereichen minimiert.

39. IT-RISIKEN

Der hohe Qualitätsstandard, den wir bei unseren Produkten haben, gilt auch für den Bereich Datensicherheit und Datenschutz.

In der PIERER Mobility-Gruppe wird ein IT-Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Darüber hinaus werden, sowohl für die Kunden, als auch für den Vorstand sowie für die jeweilige Geschäftsführung beteiligter Gesellschaften der Nachweis der Ordnungsmäßigkeit und Einhaltung der Sorgfaltspflicht im

Umgang mit und im Einsatz von Informationen und Einrichtungen zur Informationsverarbeitung erbracht und dokumentiert.

Den stetig wachsenden IT- und Cyberrisiken werden durch die laufende Weiterentwicklung der IT- Sicherheitsmaßnahmen und den Einsatz aktueller IT-Sicherheitstechnologien begegnet. Mit einem mehrstufigen technischen Konzept unter Verwendung aktueller Sicherheitsfeatures wie Intrusion Prevention Systems und zusätzlichen davor oder intern betriebenen Security-Systemen werden Cyber-Angriffe abgewehrt. Zusätzlich werden verhaltensbasierende Security-Lösungen eingesetzt, um sicherheitstechnische Auffälligkeiten zu erkennen. Vorkommnisse werden mit einem Malware-Incident-Response-Prozess erkannt und behandelt. Parallel werden regelmäßige externe und interne Schwachstellenanalysen durchgeführt und mit einem etablierten Patch- und Update-Management-Prozess entgegnet. Regelmäßige externe und interne Sicherheitsaudits werden im Risikomanagement dokumentiert, etwaige Findings werden bewertet, priorisiert und danach einer Lösung zugeführt.

Für alle Nutzer von IT-Systemen wird das für den Einsatz der IT im Rahmen ihrer Funktion erforderliche Wissen und Bewusstsein durch globale und regelmäßige IT-Security-Sensibilisierungsschulungen sichergestellt. Diese werden präventiv und nachvollziehbar durchgeführt.

Die anhaltende COVID-19 Pandemie machte es im Laufe des Geschäftsjahres 2021 und macht es auch weiterhin erforderlich, dass eine große Anzahl der Mitarbeiter ihre Tätigkeiten aus dem Homeoffice verrichten musste bzw. muss. Die ergriffenen Maßnahmen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der IT-Infrastruktur der letzten Jahre wurden beibehalten, sodass die PIERER Mobility-Gruppe diese außergewöhnlichen Herausforderungen bewährt meistern und den Mitarbeitern unverändert unkompliziert und sicher einen Remote-Arbeitsplatz zur Verfügung stellen kann.

40. FINANZIELLE RISIKEN

Die PIERER Mobility-Gruppe unterliegt hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Schulden und geplanten Transaktionen Kredit-, Markt-, Währungs- und Liquiditätsrisiken. Ziel des Finanzrisikomanagements ist es, diese Risiken zu steuern und zu begrenzen. Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden regelmäßig über Risiken informiert, welche die Geschäftsentwicklung maßgeblich beeinflussen können.

Die Grundsätze des Finanzrisikomanagements werden durch den Aufsichtsrat und den Vorstand festgelegt und überwacht. Die Umsetzung obliegt dem Konzern-Treasury. Die PIERER Mobility-Gruppe setzt zur Absicherung der nachfolgend beschriebenen Finanzrisiken derivative Finanzinstrumente ein mit dem Ziel, die Absicherung der operativen Zahlungsströme gegen Schwankungen der Wechselkurse und/oder Zinssätze sicherzustellen. Der Sicherungshorizont umfasst in der Regel die aktuell offenen Posten sowie geplante Transaktionen in den nächsten 12 bis 18 Monaten. In Ausnahmefällen können in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat auch längerfristige strategische Sicherungspositionen eingegangen werden.

• WÄHRUNGSRIKSEN

Als weltweit tätiges Unternehmen ist die PIERER Mobility-Gruppe von weltwirtschaftlichen Rahmendaten wie der Veränderung von Währungsparitäten oder den Entwicklungen auf den Finanzmärkten beeinflusst. Insbesondere die Wechselkursentwicklung des US-Dollars, der im Fremdwährungsrisiko der KTM das höchste Einzelrisiko darstellt, ist für die Umsatz- und Ertragsentwicklung von Bedeutung. Durch die zunehmende Bedeutung des USD im Einkauf wird das Fremdwährungsrisiko beim USD wesentlich verringert („natural hedge“). Im Geschäftsjahr 2022 wurden rund 34 % der Umsätze (Vorjahr: 25%) in US-Dollar erzielt. Durch Währungssicherungsmaßnahmen, insbesondere Hedging-Strategien, können diese Währungsverschiebungen weitestgehend zumindest über ein Modelljahr ausgeglichen werden.

Währungsrisiken bestehen für den Konzern weiters, sofern finanzielle Vermögenswerte und Schulden in einer anderen als der lokalen Währung der jeweiligen Gesellschaft abgewickelt werden. Die Gesellschaften des Konzerns fakturieren zum überwiegenden Teil in lokaler Währung und finanzieren sich weitgehend in lokaler

Währung. Veranlagungen erfolgen überwiegend in der Landeswährung der anlegenden Konzerngesellschaft. Aus diesen Gründen ergeben sich zumeist natürlich geschlossene Währungspositionen.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Währungssicherungsgeschäften sind:

- Auswirkungen des Kreditrisikos der Gegenparteien und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Devisenterminkontrakte, die sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme, die auf Änderung der Wechselkurse zurückzuführen sind, widerspiegeln, und
- Änderungen des Transaktionszeitpunkts der abgesicherten Grundgeschäfte.

Für die Währungsrisiken von Finanzinstrumenten wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen der Wechselkurse auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus der Änderung des Wechselkurses um +/- 10% auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen sowie die für das Geschäftsjahr 2023 geplanten Ein- und Verkäufe in Fremdwährung. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Zinssätze, konstant bleiben. Bei der Analyse wurden jene Währungsrisiken von Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominated und monetärer Art sind, einbezogen.

Währungsrisiken aus Euro-Positionen in Tochterunternehmen, deren funktionale Währung vom Euro abweicht, wurden dem Währungsrisiko der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens zugeordnet. Risiken aus Fremdwährungspositionen abseits vom Euro wurden auf Konzernebene aggregiert. Wechselkursbedingte Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen in die Konzernwährung blieben unberücksichtigt.

Die PIERER Mobility-Gruppe legt der Analyse folgende Annahmen zu Grunde:

- Für die Sensitivität des Gewinnes und Verlustes werden Bankguthaben, Forderungen und Verbindlichkeiten des Konzerns, sowie künftige Ein- und Auszahlungen in Fremdwährung berücksichtigt, die nicht in der funktionalen Währung der Konzerngesellschaft bilanziert sind. Ebenfalls werden die offenen Derivate des Cash-Flow-Hedges herangezogen, deren Grundgeschäft zum Bilanzstichtag bereits realisiert ist (ergebniswirksam).
- Für die Sensitivität des sonstigen Ergebnisses werden offene Derivate des Cash-Flow-Hedges berücksichtigt, deren Grundgeschäft zum Bilanzstichtag noch nicht realisiert ist (nicht ergebniswirksam). Die Nominale der offenen Derivate entspricht dem Exposure.

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-28.868	-23.490	35.284	28.709
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	3.636	10.995	-4.444	-13.439
Veränderung des Eigenkapitals	-25.232	-12.495	30.840	15.270

• ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Finanzinstrumente sind sowohl aktiv- als auch passivseitig teilweise variabel verzinst. Das Risiko besteht demnach in steigenden Aufwandszinsen bzw. sinkenden Ertragszinsen, die sich aus einer nachteiligen Veränderung der Marktzinsen ergeben.

Die PIERER Mobility-Gruppe unterliegt somit dem Risiko von Zinsschwankungen am Markt. Dem Risiko wird durch regelmäßige Beobachtung des Geld- und Kapitalmarktes sowie durch den teilweisen Einsatz von

Zinsswaps (fixed interest rate payer swaps) Rechnung getragen. Im Rahmen der abgeschlossenen Zinsswaps erhält das Unternehmen variable Zinsen und zahlt im Gegenzug fixe Zinsen auf die abgeschlossenen Nominalen.

Zinsänderungsrisiken resultieren somit im Wesentlichen aus originären variabel verzinsten Finanzinstrumenten (Cash-Flow-Risiko). Für die Zinsänderungsrisiken dieser Finanzinstrumente wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt, die die Auswirkungen von hypothetischen Änderungen des Marktzinsniveaus auf Ergebnis (nach Steuern) und Eigenkapital zeigen. Als Basis wurden die betroffenen Bestände zum Bilanzstichtag herangezogen. Dabei wurde unterstellt, dass das Risiko am Bilanzstichtag im Wesentlichen das Risiko während des Geschäftsjahres repräsentiert. Als Steuersatz wurde der Konzernsteuersatz in Höhe von 25% verwendet. Außerdem wurde bei der Analyse unterstellt, dass alle anderen Variablen, insbesondere Wechselkurse, konstant bleiben.

Die Hauptursachen für Ineffektivität im Rahmen von Zinssicherungen sind:

- Einfluss des Kreditrisikos der Gegenpartei und des Konzerns auf den beizulegenden Zeitwert der Zinsderivate, der sich nicht in der Änderung des beizulegenden Zeitwertes der abgesicherten Zahlungsströme, die auf Änderungen der Zinssätze zurückzuführen sind, widerspiegelt, und
- Unterschiede bei den Parametern (z.B. Zinsanpassungstermine) zwischen den Derivaten und den gesicherten Grundgeschäften

Für das Zinsrisiko wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt. Dabei werden die Änderungen des Zinssatzes um +/- 50 Basispunkte auf den Gewinn und Verlust, das sonstige Ergebnis und das Eigenkapital aufgezeigt.

Erhöhung (+) / Verminderung (-) TEUR	Erhöhung um 50 BP		Verringerung um 50 BP	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-316	324	318	-1.311
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	1.752	-2.316	-1.757	2.316
Veränderung des Eigenkapitals	1.436	-1.992	-1.439	1.005

Die aufgrund der IBOR Reform notwendigen Umstellungen betroffener Referenzzinssätze in den von der Gruppe in Anspruch genommenen Finanzinstrumente hat das Konzern-Treasury im Geschäftsjahr 2022 abgeschlossen. In enger Abstimmung mit den Geschäftspartnern wurden Verträge entsprechend angepasst und vertragliche Übergangsregelungen, die den Umgang mit vorübergehend oder dauerhaft nicht zur Verfügung stehenden Referenzzinssatzes zum Inhalt haben, in Anspruch genommen. Für Verträge und Finanzinstrumente, die im Geschäftsjahr neu abgeschlossen wurden, wurde ausnahmslos die Verwendung der neuen Referenzzinssätze vereinbart. Die Anpassungen haben zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt.

• AUSFALLRISIKEN (KREDIT- BZW. BONITÄTSRISIKEN)

Das Ausfallrisiko ist das Risiko von finanziellen Verlusten, falls ein Kunde oder die Vertragspartei eines Finanzinstruments seinen bzw. ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt. Das Ausfallrisiko entsteht grundsätzlich aus den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Auf der Aktivseite stellen die ausgewiesenen Buchwerte gleichzeitig das maximale Ausfallrisiko dar. Mit Ausnahme der unter Punkt 44. des Konzernanhangs beschriebenen Aufrechnungsvereinbarung, gibt es zusätzlich keine generellen Aufrechnungsvereinbarungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Das Ausfallrisiko bei Forderungen gegenüber Kunden kann als gering eingeschätzt werden, da die Bonität neuer und bestehender Kunden laufend geprüft wird und Sicherheiten gefordert werden.

Das Risikomanagement führt eine Analyse und Beurteilung von Neukunden durch. Zunächst werden diese individuell hinsichtlich ihrer Kreditwürdigkeit analysiert und es werden konzernweit standardisierte Verträge mit Kunden abgeschlossen. Die Analyse umfasst externe Ratings, soweit erhältlich, sowie Jahresabschlüsse, Auskünfte von Kreditagenturen und Bankauskünfte. Es werden für jeden Kunden Verkaufslimits festgelegt und laufend überprüft. Alle Umsätze, die über diese Limits hinausgehen, bedürfen der Zustimmung des Risikomanagements.

Ausfallrisiken werden einerseits durch Kreditversicherungen und andererseits durch bankmäßige Sicherheiten (Garantien, Akkreditive) weitgehend abgesichert. In internen Richtlinien werden die Ausfallrisiken festgelegt und kontrolliert. Es bestehen weitgehend langjährige Geschäftsbeziehungen mit Händlern und Importeuren. Durch eine laufende Überwachung des Ausfallrisikos bzw. der Bonität der Kunden wird jede Forderung individuell auf den Bedarf einer Wertberichtigung überprüft.

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und zum 31.12.2022 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
TEUR			
Nicht überfällig	242.774	0	242.774
Überfällig 1-30 Tage	16.460	0	16.460
Überfällig 31-60 Tage	4.123	0	4.123
Überfällig 61-90 Tage	2.592	0	2.592
Überfällig > 90 Tage	2.627	6.895	9.522
Gesamter Bruttobuchwert	268.576	6.895	275.471
Wertminderung	-190	-4.859	-5.049
Summe	268.386	2.036	270.422

Eine Zusammenfassung des Ausfallrisikos für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31.12.2021 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Nicht in der Bonität beeinträchtigt	In der Bonität beeinträchtigt	Summe
TEUR			
Nicht überfällig	129.036	0	129.036
Überfällig 1-30 Tage	15.182	0	15.182
Überfällig 31-60 Tage	1.884	0	1.884
Überfällig 61-90 Tage	1.212	0	1.212
Überfällig > 90 Tage	2.775	4.833	7.608
Gesamter Bruttobuchwert	150.089	4.833	154.921
Wertminderung	-103	-3.957	-4.060
Summe	149.985	876	150.861

Zur Ermittlung des Wertminderungsbedarfes für nicht einzelwertberichtigte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden in der PIERER Mobility-Gruppe die Ausfälle der letzten Jahre evaluiert. Die Analyse hat

ergeben, dass nur ein unwesentliches Risiko für Forderungen mit einer gewissen Überfälligkeit besteht. Die Einschätzung der Verlustquoten basiert auf historischen Ausfallquoten bezogen auf Überfälligkeiten und unter Bedachtnahme von zukunftsorientierten Informationen.

Hinsichtlich des weder wertgeminderten noch in Zahlungsverzug befindlichen Bestands der finanziellen Liefer- und sonstigen Forderungen deuten zum Abschlussstichtag keine Anzeichen darauf hin, dass die Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden. Es liegen keine Konzentrationsrisiken vor.

Einschätzung der erwarteten Kreditverluste

Auf Basis der in der Vergangenheit tatsächlich beobachteten Ausfälle wurde eine durchschnittliche Ausfallquote von 0,07% (Vorjahr: 0,06%) der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ermittelt. Die Risikoprämie für zukunftsbezogene Entwicklungen wurde dahingehend angepasst, um die Auswirkungen der erhöhten Inflationsraten sowie des russisch-ukrainischen Krieges zu berücksichtigen. Es wurde eine Zuführung von TEUR 87 (Vorjahr: TEUR 23) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31.12.2022 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 190 (Vorjahr: TEUR 103).

Entwicklung der Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und werden im Anhang unter Punkt 28. „Forderungen aus Lieferungen und Leistungen“ beschrieben.

Zahlungsmittel und -äquivalente, sonstige Vermögenswerte und Derivate

Kreditverluste von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten und sonstigen finanziellen Vermögenswerten werden auf Basis durchschnittlicher Ausfallsquoten und des Ratings des Instrumentes ermittelt. Eine signifikante Änderung des Kreditrisikos wird auf Basis von Rating und Zahlungsverzug bestimmt. Unter Berücksichtigung der Kurzfristigkeit dieser Positionen und angesichts des guten Ratings der Banken geht der Konzern davon aus, dass es sich bei diesen Beständen um Finanzinstrumente mit niedrigem Ausfallrisiko handelt und die erwarteten Verluste vernachlässigbar sind.

Bei den derivativen Finanzinstrumenten mit positivem Marktwert ist das Ausfallrisiko auf deren Wiederbeschaffungskosten beschränkt, wobei das Ausfallrisiko als gering eingestuft werden kann, da es sich bei den Vertragspartnern ausschließlich um Banken mit hoher Bonität handelt. Es gibt keine Hinweise auf zusätzliche Wertminderungserfordernisse für finanzielle Vermögenswerte.

• LIQUIDITÄTSRISIKEN

Ein wesentliches Ziel des Finanzrisikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe ist es, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen. Liquiditätsrisiken liegen insbesondere auch darin, dass die Einzahlungen aus Umsatzerlösen durch eine Abschwächung der Nachfrage unter den Planannahmen liegen. Zu diesem Zweck wird eine Liquiditätsreserve in Form von ungenutzten Kreditlinien (Bar- und Avalkredite) und bei Bedarf in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität vorgehalten. Der Sicherstellung der kurz- und mittelfristigen Liquidität wird allerhöchste Priorität beigemessen. Darüber hinaus ist die Maximierung des Free Cash-Flows durch Kostensenkungsmaßnahmen, proaktives Working-Capital-Management sowie reduzierte Investitionsausgaben eine wesentliche Steuerungsgröße. Es liegen aus heutiger Sicht ausreichende Zusagen unserer strategischen Finanzpartner zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfes vor. Der langfristige Liquiditätsbedarf wird durch die Begebung von Schuldscheindarlehen sowie durch die Aufnahme von Bankkrediten sichergestellt.

Die vertraglich vereinbarten (undiskontierten) Cash-Flows (Zins- und Tilgungszahlungen) sowie die Restlaufzeiten der finanziellen Schulden setzen sich wie folgt zusammen:

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Zu fortgeführten Anschaffungskosten										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	497.944	5.292	1.202	34.838	16.330	3.837	282.787	6.312	942	179.134
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	65.442	0	797	19.909	0	1.552	34.784	0	3.319	10.749
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	395.581	0	0	395.581	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	79.175	0	7	78.029	0	11	329	0	0	817
Summe	1.038.142	5.292	2.006	528.357	16.330	5.400	317.900	6.312	4.261	190.700
Summe	1.040.130	5.292	2.006	530.345	16.330	5.400	317.900	6.312	4.261	190.700

Die Verbindlichkeiten, die vom Supplier Finance Programm betroffen sind, werden zu ihrer Fälligkeit bezahlt. Die damit verbundenen Zahlungsmittelabflüsse sind in der Liquiditätsplanung berücksichtigt. Das Supplier Finance Programm führt zu einer Risikokonzentration. Die Anzahl der Lieferanten wird durch eine Konzentration auf eine Gläubigerbank ersetzt. Würde diese Gläubigerbank die Supplier Finance Vereinbarung kündigen, so ergäbe sich grundsätzlich ein zusätzliches Liquiditätsrisiko, welches jedoch aufgrund annähernd gleicher Lieferanten-Zahlungsziele von untergeordneter Bedeutung ist. Wie in Punkt 34. angeführt, betrifft dies 47,5% der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Das Konzentrationsrisiko wird als gering angesehen.

41. SONSTIGE RISIKEN

• PROZESSRISIKEN

Es besteht das Risiko, dass standardisierte Prozesse insbesondere in der Produktion nicht eingehalten werden. Um dieses Risiko zu minimieren, werden diese Prozesse in Arbeitsanweisungen und Manuals dokumentiert. Mitarbeiter werden im Umgang mit dieser Dokumentation geschult und die Dokumente sind über diverse Systeme frei zugänglich.

• RISIKEN DURCH RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Da die PIERER Mobility-Gruppe ihre Motorräder und E-Bikes bzw. Non-E-Bikes in einer Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen ausgesetzt.

Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. So erfüllt die Gruppe bei allen neuen straßenzulassungsfähigen Modellen die für Motorräder einschlägige europäische Abgasnorm Euro V. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorradern im Gelände werden erheblich von national-gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um diesem Risiko entgegenzuwirken, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor Markteintritt eingehend überprüft und laufend weiterhin überwacht, um bei Änderungen rechtzeitig reagieren zu können.

Durch den starken Fokus auf Forschung und Entwicklung kann sichergestellt werden, dass alle Produkte der PIERER Mobility-Gruppe auch künftig regulatorischen Anforderungen entsprechen. Derweil runden vollelektische Motorräder das Produktportfolio bereits heute ab. Zugleich fokussiert die Forschung und Entwicklung auch andere, alternative Antriebstechnologien.

• **BETRIEBLICHES- UND UMWELTRISIKO**

Umweltrisiken können sich in Bezug auf Produkte, die Produktion, die Beschaffung und auf nichtbetriebliche Faktoren beziehen. Genauere Betrachtungen von Umweltrisiken finden sich auch im jährlich veröffentlichten Nachhaltigkeitsbericht der PIERER Mobility AG bzw. der darin enthaltenen Berichterstattung gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) über klimabezogene Chancen und Risiken.

Bezüglich der Produkte ergeben sich Risiken durch etwaige Emissionen wie Lärm und Schadstoffe oder den Austritt umweltschädlicher Substanzen wie Treibstoff oder Öl. Um diese, ausgelöst durch etwaige Fehlfunktionen, zu minimieren, werden neben weiteren Maßnahmen vor allem die Homologationsauflagen strikt eingehalten, jedes Fahrzeug auf seine Funktionsfähigkeit und Einhaltung aller Grenzwerte auf eigenen Prüfständen geprüft und ein Labor zur Untersuchung der Wechselwirkung eingesetzter Werkstoffe mit Menschen und der Umwelt betrieben. Zudem wird zunehmend auf die Entwicklung emissionsfreier alternativer Antriebsysteme und Produkte gesetzt.

In der Produktion ergeben sich Umweltrisiken durch den etwaigen Austritt von Substanzen, Abfällen und Materialresten auf dem Gelände. Um diese zu verhindern, sind zahlreiche Maßnahmen aktiv, die beispielsweise Abfallwirtschaftskonzepte, eine Motorölaufbereitungsanlage, Notfallpläne je Standort und professionelle Absauganlagen von Metallspänen in dafür vorgesehene Container umfassen. Emissionen aus dem Betrieb der Prüfstände werden ebenfalls durch Absaugungsanlagen abgefangen.

Umweltrisiken in der Beschaffung können sich aus der umweltbedingten Knappheit und Verteuerung der Ressourcen, der Zusammenarbeit mit Lieferanten ohne ausreichende Umweltbestrebungen und durch Emissionen aus Lieferwegen ergeben. Um diese Risiken zu minimieren, werden Maßnahmen getroffen, die eine Überprüfung der Lieferanten, eine Optimierung der Beschaffungswege sowie einen hohen Fokus auf die regionale Beschaffung und den Einsatz ressourcenschonender, moderner Produktionstechnologie einschließen.

Zudem ergeben sich Umweltrisiken aus wetter- und klimabedingten Phänomenen wie Hochwasser und anderen Naturkatastrophen. Obwohl eine vollständige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, versucht die PIERER Mobility-Gruppe das Risiko, dass Produktionsabläufe beeinträchtigt werden können, durch geeignete Notfallpläne und Versicherungen zu minimieren. Für die Hauptwerke in Mattighofen und Munderfing wird aufgrund der geographischen Lage das Eintreten von Naturkatastrophen als gering eingeschätzt.

• **PERSONELLE RISIKEN**

Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Durch ein effizientes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem Risiko des Ausscheidens von Führungskräften entgegengewirkt. Das Risiko des Fachkräftemangels wird durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte minimiert. Ziel ist die Rekrutierung von Mitarbeitern aus der Region und eine langfristige Bindung an das Unternehmen.

Interne und externe Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeber-Attraktivität sind ein wesentlicher Baustein, um den vorherrschenden Spirit der PIERER Mobility-Gruppe zu potenziellen neuen Mitarbeitern hinauszutragen. Mit diversen crossmedialen Mitarbeiterkampagnen konnte das Unternehmen den Personalbedarf im Berichtsjahr weitgehend abdecken. Im Bereich Lehre wurde nicht nur auf eine zielgruppengerechte Ansprache geachtet, sondern auch ein eigener Bereich für die Eltern der zukünftigen Auszubildenden geschaffen, um frühzeitig über Chancen und Möglichkeiten zu informieren und Ungewissheiten vorzubeugen.

Seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Österreich wurden zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter getroffen. Maßnahmen und Verordnungen der Regierung wurden umfänglich und rasch umgesetzt und durch die vorausschauende Arbeitsweise und den stetigen Austausch mit den Behörden zum Teil bereits vor ihrer gesetzlichen Verpflichtung in den Unternehmensalltag integriert. Daher konnte eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen verhindert werden. Auch nach Auslaufen der gesetzlichen Verpflichtung wurden zahlreiche

dieser Maßnahmen, wie etwa die regelmäßige Desinfektion von Arbeitsplätzen, auf freiwilliger Basis aufgrund der erzielten Erfolge beibehalten.

VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

42. GRUNDLAGEN

Die PIERER Mobility-Gruppe hält originäre und derivative Finanzinstrumente. Zu den **originären Finanzinstrumenten** zählen im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Guthaben bei Kreditinstituten, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Finanzverbindlichkeiten. Der Bestand der originären Finanzinstrumente ergibt sich aus der Konzernbilanz bzw. aus dem Konzernanhang. **Derivative Finanzinstrumente** werden grundsätzlich zur Absicherung von bestehenden Zinsänderungs- und Fremdwährungsrisiken verwendet. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente ist im Konzern entsprechenden Bewilligungs- und Kontrollverfahren unterworfen. Die Bindung an ein Grundgeschäft ist zwingend erforderlich, Handelsgeschäfte sind nicht zulässig. Die Erfassung der Käufe und Verkäufe sämtlicher Finanzinstrumente erfolgt zum Erfüllungstag.

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Kategorisierung wird in Abhängigkeit der vertraglichen Zahlungsströme sowie des zugrunde liegenden Geschäftsmodelles durchgeführt. Dabei werden folgende Bewertungskategorien durch IFRS 9 abgebildet:

- AC-Kategorie: Zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode
- FVOCI-Kategorie: Zum beizulegenden Zeitwert, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden im sonstigen Ergebnis erfasst
- FVPL-Kategorie: Zum beizulegenden Zeitwert, Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgswirksam erfasst

Bei Eigenkapitalinstrumenten (wie z.B. Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen) kann die FVOCI-Option ausgeübt werden. Das führt dazu, dass Änderungen des beizulegenden Zeitwerts im sonstigen Ergebnis erfasst werden und die im sonstigen Ergebnis angesammelten Änderungen des beizulegenden Zeitwerts nachfolgend nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden können. Sofern diese Option nicht ausgeübt wird, erfolgt eine Zuordnung in die FVPL-Kategorie, wobei alle Änderungen des beizulegenden Zeitwertes erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Forderungen und sonstige Vermögenswerte werden im Zugangszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert und in den Folgeperioden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsforderungen werden umgerechnet mit dem Stichtagskurs. Finanzielle Forderungen sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet und werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Jener Teil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der Teil des ABS bzw. Factoring Programmes ist, wird der Kategorie Fair Value through Profit and Loss (FVPL) zugeordnet.

Finanzielle Schulden werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Finanzielle Schulden sind der Kategorie „at amortized cost“ zugeordnet. Ein Unterschiedsbetrag zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird über die Laufzeit nach der Effektivzinsmethode verteilt und im Finanzergebnis erfasst. Die im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen angefallenen Geldbeschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam amortisiert. Verbindlichkeiten werden mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Sämtliche Finanzinstrumente der Kategorie FVPL werden aufgrund der Kriterien von IFRS 9 (Geschäftsmodell bzw. SPPI-Test) zwingend ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Von der Ausübung der Fair Value Option wurde nicht Gebrauch gemacht.

Wertminderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen keine wesentliche Finanzierungskomponente auf. Daher wird das vereinfachte Verfahren zur Ermittlung des Expected Credit Loss angewendet, wonach für alle Instrumente unabhängig von ihrer Kreditqualität eine Risikovorsorge in Höhe der erwarteten Verluste über die Restlaufzeit zu erfassen ist. Diese beträgt bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weniger als zwölf Monate und entspricht daher dem 12-Monats-Verlust. Betragsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 40. „Finanzielle Risiken“.

Um den Expected Credit Loss zu bestimmen, wurden historische Ausfallsdaten zu Forderungen der letzten acht bis zehn Jahre erhoben und nach geografischen Regionen segmentiert. Weiters werden aktuelle wirtschaftliche Faktoren und Prognosen berücksichtigt.

Einzelwertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten werden dann vorgenommen, wenn sie als uneinbringlich oder zum Teil uneinbringlich angesehen werden. Als Indikatoren für Einzelwertberichtigungen gelten finanzielle Schwierigkeiten, Insolvenz, Vertragsbruch oder erheblicher Zahlungsverzug der Kunden. Die Einzelwertberichtigungen setzen sich aus zahlreichen Einzelpositionen zusammen, von denen keine allein betrachtet wesentlich ist. Eine direkte Ausbuchung der finanziellen Vermögenswerte erfolgt nur, wenn die vertraglichen Rechte auf Zahlungen aus den finanziellen Vermögenswerten nicht mehr bestehen (insbesondere im Insolvenzfall). Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Perioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung durch Anpassung des Wertberichtigungskontos rückgängig gemacht.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden gemäß IFRS 9 angewendet. Nach IFRS 9 können der Zeitwert einer Option, die Terminkomponente eines Terminkontrakts sowie eventuelle Fremdwährungs-Basis-Spreads von der Designation eines Finanzinstruments als Sicherungsinstrument ausgenommen werden und als Kosten der Absicherung bilanziert werden. Dabei werden Wertschwankungen, dieser wahlweise nicht designierten Komponenten, als Absicherungskosten im sonstigen Ergebnis erfasst und bei Ergebniswirkung des Grundgeschäftes in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert.

43. EINSTUFUNG UND BEIZULEGENDE ZEITWERTE

Der **Zeitwert eines Finanzinstruments** wird durch notierte Marktpreise für das identische Instrument auf aktiven Märkten ermittelt (Stufe 1). Soweit keine notierten Marktpreise auf aktiven Märkten für das Instrument verfügbar sind, erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes mittels Bewertungsmethoden, deren wesentliche Parameter ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten basieren (Stufe 2). Ansonsten erfolgt die Ermittlung des Zeitwertes auf Basis von Bewertungsmethoden, für welche zumindest ein wesentlicher Parameter nicht auf beobachtbaren Marktdaten basiert (Stufe 3).

Umgliederungen zwischen den Stufen werden zum Ende der Berichtsperiode berücksichtigt. Im Geschäftsjahr kam es zu keinen Verschiebungen zwischen den Stufen.

Folgende Tabelle zeigt die Bewertungstechnik, die bei der Bestimmung des beizulegenden Zeitwertes verwendet wird sowie die verwendeten wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Art	Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren	Zusammenhang zwischen wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert
Devisentermingeschäfte und Zinsswaps	Die beizulegenden Zeitwerte basieren auf den mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle bestimmten Marktwerten (abgezinste Cash-Flows). Diese werden regelmäßig verplausibilisiert.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar
Sonstige finanzielle Vermögenswerter (Wertpapiere)	Zur Bewertung von Wertpapieren wird der aktuelle Börsenkurs am Bilanzstichtag herangezogen.	Nicht anwendbar	Nicht anwendbar

Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Art	Bewertungstechnik	Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren
Schuldscheindarlehen, Finanzielle Verbindlichkeiten	Abgezinste Cash-Flows	Risikoaufschlag für eigenes Bonitätsrisiko

TEUR	Beizulegender Zeitwert			Buchwert 31.12.2021						
	Buchwert 31.12.2021	Fair-Value 31.12.2021	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging In- struments
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte										
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	3.411	3.411	3.411	-	3.411	-	-	-	-	3.411
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.615	4.615	4.615	-	-	4.615	-	-	4.615	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.410	1.410	1.410	1.194	-	216	-	216	1.194	-
Summe	9.436									
Nicht zum beizulegenden Zeitwert be- wertete finanzielle Vermögenswerte										
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	373.509	-	-	-	-	-	-	-	373.509	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	146.247	-	-	-	-	-	-	-	146.247	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	51.020	-	-	-	-	-	-	-	51.020	-
Summe	570.776									
Gesamt Summe	580.212									

Die im Zusammenhang mit dem bestehenden ABS und Factoring-Programm verkauften Forderungen werden entsprechend den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Im Rahmen des ABS-Programms werden monatlich revolvingend versicherte Forderungen und Leistungen bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 250.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) und im Rahmen des eingesetzten Factoring-Programms bis zu einem Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 65.000) verkauft. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 264.904 (Vorjahr: TEUR 199.281) an Dritte verkauft. Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2022 beträgt das hieraus erwartete Verlustrisiko TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321). Zum Zeitpunkt des Verkaufs wird der erwartete Verlust aufwandswirksam als Verbindlichkeit verbucht und ist unter den anderen kurzfristigen Schulden ausgewiesen. Der Buchwert entspricht dem beizulegenden Zeitwert des anhaltenden Engagements. In der Berichtsperiode wurden aus dem anhaltenden Engagement TEUR -27 (Vorjahr: TEUR 2.327) und kumuliert seit Transaktionsbeginn TEUR 3.294 (Vorjahr: TEUR 3.321) erfolgswirksam erfasst.

Das Nettoergebnis aus den Finanzinstrumenten nach den Bewertungskategorien gemäß IFRS 9 enthält Nettogewinne / -Verluste, Gesamtzinserträge / -Aufwendungen sowie Minderungsverluste und setzt sich wie folgt zusammen:

2022 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	4.023	0	-992	-450	-1.676	905
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	12	17	0	81	0	110
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-18.102	0	0	0	441	-17.661
Summe	-14.067	17	-992	-369	-1.235	-16.646

2021 TEUR	aus Zinsen	aus der Folgebewertung zum Fair Value	aus Wertberichtigung	aus Abgangsergebnis	aus Fremdwährungsbewertung	Nettoergebnis (Summe)
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	1.865	0	-122	0	8.484	10.227
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	365	0	0	0	365
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-12.487	0	0	0	0	-12.487
Summe	-10.622	365	-122	0	8.484	-1.895

Die Veränderungen der Wertberichtigung und der Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten (Amortised Cost) sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der jeweiligen Gemeinkostenbereiche ausgewiesen. Die restlichen Komponenten des Nettoergebnisses sind in den Finanzerträgen bzw. Finanzaufwendungen enthalten.

44. AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Der Konzern schließt mit Banken Aufrechnungsvereinbarungen im Zusammenhang mit Derivaten ab. Grundsätzlich werden die Beträge, die gemäß solchen Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an einem einzigen Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet werden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammengefasst, der von einer Partei an die andere zu zahlen ist. In bestimmten Fällen – zum Beispiel, wenn ein Kreditereignis wie ein Ausfall eintritt – werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet, der Wert zur Beendigung ermittelt und es ist nur ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen. Eine Saldierung in der Bilanz wird nicht vorgenommen, da es in der Regel nicht zu einem Nettoausgleich mehrerer Transaktionen aus derartigen Rahmenverträgen kommt.

Die folgenden Tabellen zeigen tatsächlich aufgerechnete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie nicht aufgerechnete Beträge, die zwar Gegenstand einer Aufrechnungsvereinbarung sind, aber die Aufrechnungskriterien nach IFRS nicht erfüllen.

TEUR	Finanzielle Vermögenswerte (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	Bilanzierte finanzielle Vermögenswerte (netto)	Effekt von Aufrechnungsrahmenvereinbarungen	Nettobeträge
------	-------------------------------------	--	--	---	--------------

Finanzielle Vermögenswerte 2022

Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind

Devisentermingeschäfte	17.803	0	17.803	-254	17.549
Zinsswaps	17.998	0	17.998	0	17.998
Summe	35.801	0	35.801	-254	35.547

Finanzielle Vermögenswerte 2021

Sonstige finanzielle Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind

Devisentermingeschäfte	385	0	385	-341	44
Zinsswaps	3.026	0	3.026	0	3.026
Summe	3.411	0	3.411	-341	3.070

TEUR	Finanzielle Schulden (brutto)	Aufgerechnete bilanzielle Beträge (brutto)	Bilanzierte finanzielle Schulden (netto)	Effekt von Aufrechnungsrahmenvereinbarungen	Nettobeträge
------	-------------------------------	--	--	---	--------------

Finanzielle Schulden 2022

Sonstige finanzielle Schulden – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind

Devisentermingeschäfte	330	0	330	-254	76
Zinsswaps	3	0	3	0	3
Summe	333	0	333	-254	79

Finanzielle Schulden 2021

Sonstige finanzielle Schulden – Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind

Devisentermingeschäfte	1.940	0	1.940	-341	1.599
Zinsswaps	48	0	48	0	48
Summe	1.988	0	1.988	-341	1.647

45. HEDGING

Die vom Konzern abgeschlossenen derivativen Finanzinstrumente (Devisentermingeschäfte und Zinsswaps) werden zur Absicherung des Fremdwährungs- und Zinsänderungsrisikos abgeschlossen. Ziel des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten ist die Differenziertheit von Cash-Flows aus künftigen Transaktionen auszugleichen. Als Grundlage zur Planung der künftigen Zahlungsflüsse dienen die voraussichtlichen Umsatzerlöse und Materialeinkäufe in Fremdwährung.

Der Konzern erfasst nur die Veränderung der Kassakurskomponente von Devisentermingeschäften als Sicherungsinstrument in der Absicherung von Zahlungsströmen. Die Veränderung der Terminkomponente wird separat als Kosten der Absicherung bilanziert und in eine Rücklage für Absicherungskosten ins Eigenkapital eingestellt bzw. bei Ergebniswirkung des Grundgeschäfts in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (als Teil des Finanzergebnisses).

Derivate werden nach IFRS 9 grundsätzlich zu Marktwerten bewertet. Der Konzern wendet auf diese derivativen Finanzinstrumente die Regeln des „Cash-Flow-Hedge-Accountings“ gemäß IFRS 9 an.

Die wesentlichen Vertragskriterien des gesicherten Grundgeschäftes und des Sicherungsinstrumentes sind identisch, jedoch gegenläufig ausgestaltet („Critical Terms Match“), sodass ein wirtschaftlicher Zusammenhang der Sicherungsbeziehung gewährleistet ist. Zum 31.12.2022 (als auch im Vorjahr) bestehen keine derivativen Finanzinstrumente, bei denen keine Sicherungsbeziehung hergestellt werden konnte.

Ein Cash-Flow-Hedge liegt vor, wenn variable Zahlungsströme aus bilanzierten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten und erwartete Geschäftsvorfälle, die einem Marktpreisrisiko unterliegen, abgesichert werden. Liegen die Voraussetzungen für einen Cash-Flow-Hedge vor, ist der effektive Teil der Marktwertänderungen von Sicherungsinstrumenten ergebnisneutral im Konzerneigenkapital zu erfassen, die ergebniswirksame Erfassung erfolgt erst bei Eintritt des gesicherten Grundgeschäftes.

Bei den eingesetzten Fremdwährungsabsicherungen wird die Marktwertveränderung der Derivate ergebniswirksam im Gewinn oder Verlust erfasst. Ab diesem Zeitpunkt stehen der Marktwertveränderung die Stichtagskursbewertung der Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten aus der Lieferung bzw. Leistung gegenüber. Etwaige Ergebnisveränderungen aus der Ineffektivität der derivativen Finanzinstrumente werden ergebniswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Für die Effektivitätsmessung bei Währungsabsicherungen werden Grund- und Sicherungsgeschäfte je abgesichertem Risiko in Laufzeitbänder zusammengefasst. Die Laufzeitbänder sollten höchstens ein Quartal umfassen. Die prospektive Effektivität wird zu Beginn der Sicherungsbeziehung beurteilt und zu jedem Bewertungsstichtag sowie im Falle signifikanter Änderung der Rahmenbedingungen, die die Kriterien zur Effektivitätsbeurteilung beeinflussen, überprüft. Bei Zinsabsicherungen erfolgt die Messung der prospektiven Effektivität anhand einer Sensitivitätsanalyse und der retrospektive Effektivitätstest unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode.

Die Bewertung der Derivate erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Marktwert und wird anhand anerkannter finanzmathematischer Methoden ermittelt. Die Basis zur Bewertung der Derivate bilden die zum Bilanzstichtag vorliegenden Marktdaten (Zinssatz, Wechselkurse, etc.). Zur Bewertung von Devisentermingeschäften wird der Terminkurs am Bilanzstichtag herangezogen. Bei vorliegenden positiven Marktwerten wird durch ein Credit Value Adjustment (CVA) die Bonität des Vertragspartners in die Bewertung miteinbezogen. Bei negativen Marktwerten wird ein Debit Value Adjustment (DVA) abgeschlagen, um das eigene Ausfallsrisiko zu berücksichtigen. Zur Schätzung der Bewertung werden eigene Modelle verwendet. Diese werden mittels Bankbewertungen verplausibilisiert.

Nachfolgende als **Sicherungsinstrumente** eingesetzte, derivative Finanzinstrumente werden zum 31.12.2022 bzw. 31.12.2021 eingesetzt:

31.12.2022	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Brutto Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- kurs
Devisentermin- geschäfte	USD	180.000	11.028	198.411	180.000	1,00	0	-
	JPY	3.750.000	396	-43.076	3.750.000	141,64	0	-
	CAD	45.000	1.965	111.672	45.000	1,37	0	-
	GBP	25.000	676	105.214	25.000	0,87	0	-
	CHF	28.115	14	47.717	28.115	0,98	0	-
	AUD	64.000	3.075	116.229	64.000	1,46	0	-
	NZD	13.000	256	14.122	13.000	1,64	0	-
	CNY	60.000	62	-38.841	60.000	7,42	0	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- zinssatz
Zinsswaps (Payer)		172.316	17.995	0	433	2,11%	171.883	-2,69%

31.12.2021	Währung	Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	Brutto Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- kurs	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- kurs
Devisentermin- geschäfte	USD	60.000	-787	46.156	60.000	0,77	-	-
	JPY	600.000	30	-35.946	600.000	65,79	-	-
	CAD	49.000	116	68.080	49.000	-	-	-
	GBP	38.000	-411	88.909	38.000	0,85	-	-
	CHF	19.744	-133	36.270	19.744	1,04	-	-
	AUD	51.000	-418	83.157	51.000	1,58	-	-
	NZD	14.000	48	15.975	14.000	1,67	-	-
		Nominalbetrag in 1000 Landeswährung	Marktwerte in TEUR	jährliche Exposures in TEUR	Laufzeit bis 1 Jahr	Durch- schnitts- zinssatz	Laufzeit 1- 5 Jahre	Durch- schnitts- zinssatz
Zinsswaps (Payer)		166.144	2.979	0	893	2,11 %	165.221	0,25 %

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsstrome aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2025 bzw. bis 2031 als auch zukünftige operative Fremdwahrungszahlungsstrome, deren Ein- / Ausgang in den nächsten 12 Monaten geplant wird, abgesichert.

Zum Bilanzstichtag stellen sich die Beträge, die sich auf Positionen beziehen, die als gesichertes **Grundgeschäft** designiert sind, wie folgt dar.

TEUR	Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen	Rücklage für Kosten der Absicherung	In der Rücklage für die Absicherung von Zahlungsströmen verbleibende Salden aus Sicherungsbeziehungen, bei denen die Bilanzierung von Sicherungsgeschäften nicht mehr angewendet wird
31.12.2022			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	2.639	-541	0
Käufe von Vorräten	309	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	13.729	0	0
Summe	16.677	-541	0
31.12.2021			
Wechselkursrisiko			
Verkäufe und Forderungen	-1.242	486	0
Käufe von Vorräten	144	0	0
Zinssatzänderungsrisiko			
Variabel verzinste Instrumente	1.985	0	0
Summe	887	486	0

Die zum Bilanzstichtag designierten **Sicherungsgeschäfte** setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	
31.12.2022				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	312.442	17.284	-217	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	35.481	519	-113	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	172.316	17.998	-3	Andere kurzfristige Schulden
Summe	520.239	35.801	-333	
31.12.2021				
Wechselkursrisiko				
Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	183.302	349	-1.934	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	4.615	36	-6	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Zinssatzänderungsrisiko				
Zinsswaps	166.114	3.026	-48	Andere kurzfristige Schulden
Summe	354.031	3.411	-1.988	

Die **Cash-Flow-Hedge-Rücklage** und die **Rücklage für Absicherungskosten** (nach Steuern) hat sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Rücklage für Absicherungskosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2021	-102	-938	-1.040
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	-1.265	-1.265
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	102	0	102
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	373	373
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	156	156
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	2.417	2.417
Zugang – Währungsrisiko	486	143	629
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2021 = Stand am 1.1.2022	486	886	1.372
Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	0	1.242	1.242
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	-486	0	-486
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	-230	-230
Vorräte			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-144	-144
Veränderung im beizulegenden Zeitwert			
Zugang – Zinsrisiko	0	11.975	11.975
Zugang – Währungsrisiko	-541	2.948	2.407
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Stand am 31.12.2022	-541	16.677	16.136

Zum 31.12.2022 resultiert aus ineffektiven Bestandteilen der als Cash-Flow-Hedges klassifizierten derivativen Finanzinstrumente ein Nettoergebnis (nach Steuern) in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 0).

DEVISENTERMINGESCHÄFTE

Die von der PIERER Mobility-Gruppe abgeschlossenen Devisentermingeschäfte werden zur Absicherung künftig beabsichtigter Umsätze und Materialaufwendungen in Fremdwährungen gegen das Risiko von Wechselkursschwankungen abgeschlossen.

ZINSSWAPS

Um das Zinsrisiko hinsichtlich variabler Euro-Verzinsungen zu steuern, wurden im Geschäftsjahr 2021 amortisierende Zinsswaps mit einer Nominalen von TEUR 50.000 und einer Laufzeit von 10 Jahren abgeschlossen. Im Jahr 2020 wurden zur Absicherung variabler USD-Finanzierungen USD Zinsswaps mit einer Nominalen von TUSD 130.000 und einer Laufzeit von 5 Jahren abgeschlossen.

Zum 31.12.2022 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 172.316 (Vorjahr: TEUR 166.114).

Im Geschäftsjahr 2022 wurden TEUR 17 (Vorjahr: TEUR -365) aus der Bewertung von Zinsswaps in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

46. KAPITALMANAGEMENT

Die Zielsetzung des Konzerns ist es, eine starke Kapitalstruktur beizubehalten, um das Vertrauen der Anleger, Gläubiger und der Märkte zu wahren und die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens sicherzustellen. Der Vorstand überwacht regelmäßig die Kapitalrendite sowie die Höhe der Dividenden, die an die Halter der Stammaktien ausgeschüttet werden.

Die Strategie der PIERER Mobility-Gruppe zielt darauf ab, dass die PIERER Mobility AG und die anderen Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Die Steuerung des Kapitalmanagements erfolgt im Wesentlichen anhand der Kennzahlen Eigenkapitalquote, Nettoverschuldung, Gearing sowie der dynamischen Verschuldung. Einige Darlehensverträge enthalten Financial Covenants, hinsichtlich Eigenkapitalquote und dynamischer Verschuldung, deren Nichteinhaltung zu einer vorzeitigen Rückzahlung der Finanzverbindlichkeiten führen würde. Im Berichtsjahr wurden alle Financial Covenants erfüllt.

Die **Eigenkapitalquote** stellt sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	914.396	765.551
Bilanzsumme	2.550.635	2.033.719
Eigenkapitalquote	35,8%	37,6%

Die **Nettoverschuldung** definiert sich aus den kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten (Anleihen, Krediten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige verzinsliche Schulden) abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Die Zielsetzung liegt dabei in der langfristigen Liquiditätssicherung, der effizienten Inanspruchnahme von Fremdfinanzierungen sowie der finanziellen Risikobegrenzung bei gleichzeitiger Optimierung der Rendite.

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	458.620	506.539
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	76.635	56.847
	535.255	563.386
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-278.738	-373.509
Nettoverschuldung	256.517	189.877

Die Kennzahlen „**Gearing**“ (Verhältnis der Nettoverschuldung zum Eigenkapital) sowie die Kennzahl „**dynamische Verschuldung**“ (Verhältnis Nettoverschuldung zum EBITDA) für die Überwachung des Kapitals stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital	914.396	765.551
Nettoverschuldung	256.517	189.877
Gearing	28,1%	24,8%

TEUR	31.12.2022	31.12.2021
Nettoverschuldung	256.517	189.877
EBITDA	381.108	332.202
Dynamische Verschuldung	0,7	0,6

IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

47. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGNEHMER (IFRS 16)

Die PIERER Mobility-Gruppe hat für die Nutzung von Grundstücken, Betriebs- und Verwaltungsgebäude bzw. Büroräumlichkeiten und Lagerplätzen, Maschinen (u.a. CNC-Maschinen) sowie im Bereich des Fuhrparks Miet- und Leasingverträge abgeschlossen.

Die PIERER Mobility-Gruppe mietet weiters IT-Ausstattung mit vertraglichen Laufzeiten zwischen einem Jahr und fünf Jahren. Diese Miet- und Leasingvereinbarungen sind entweder kurzfristig oder (bzw. und) ihnen liegen Gegenstände von geringem Wert zugrunde. Der Konzern hat das Wahlrecht nach IFRS 16.5-.8 in Anspruch genommen und für diese Miet- und Leasingvereinbarungen weder Nutzungsrechte noch Leasingverbindlichkeiten erfasst.

Weiters werden Leasingverträge für Werkzeuge (Spezialleasing) und Maschinen mit einer Laufzeit von grundsätzlich 3-10 Jahren abgeschlossen.

Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten

Der Buchwert der Nutzungsrechte stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Grundstücke und Gebäude	Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	GESAMT
2022				
Stand zum 1.1.	29.269	17.527	16.090	62.886
- Abschreibungen	-10.170	-5.673	-7.313	-23.156
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	14.825	3.645	7.407	25.877
- Abgänge von Nutzungsrechten	-574	0	-238	-812
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	11	-1	184	194
Buchwert 31.12.2022	33.361	15.498	16.130	64.989

2021

Stand zum 1.1.	29.991	16.180	13.891	60.063
- Abschreibungen	-8.399	-5.429	-6.480	-20.308
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	8.975	6.792	8.859	24.626
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.419	0	-285	-1.704
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	121	-16	105	210
Buchwert 31.12.2021	29.269	17.527	16.090	62.886

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
------	----------------------------------	---------------	---

2022

< 1 Jahr	22.803	1.010	21.793
> 1 bis 5 Jahre	37.571	1.853	35.717
> 5 Jahre	13.530	3.150	10.380
GESAMT	73.904	6.013	67.890

2021

< 1 Jahr	20.706	797	19.909
> 1 bis 5 Jahre	36.336	1.552	34.783
> 5 Jahre	14.069	3.319	10.750
GESAMT	71.111	5.668	65.442

Die Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverhältnissen werden in der Konzernbilanz unter den Finanzverbindlichkeiten, siehe Punkt 32., ausgewiesen.

In der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge**2022 - Leasingvereinbarungen** **TEUR**

Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.087
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	214
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	5.556
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	14.102

2021 - Leasingvereinbarungen **TEUR**

Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	895
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	208
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	3.787
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	9.482

Die Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert betreffen Miet- und Leasingverträge für IT-Ausstattung.

In der Kapitalflussrechnung wurden Nettozahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse in der Höhe von TEUR 43.945 (Vorjahr: TEUR 32.387) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten wurden Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 23.414 (Vorjahr: TEUR 18.431) dargestellt. Die restlichen TEUR 20.531 (Vorjahr: TEUR 13.956) betreffen kurzfristige und geringerwertige Leasingverhältnisse sowie Zinsaufwendungen und Erträge aus Untermietverhältnissen von Nutzungsrechten und sind im Cash-Flow aus der betrieblichen Tätigkeit dargestellt.

Verlängerungsoptionen

Einige Miet- und Leasingverträge enthalten Verlängerungsoptionen, die bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit vom Konzern ausübbar sind. Nach Möglichkeit strebt der Konzern beim Abschluss neuer Miet- und Leasingverhältnisse die Aufnahme von Verlängerungsoptionen an, um operative Flexibilität zu gewährleisten. Der Konzern beurteilt am Bereitstellungsdatum, ob die Ausübung von Verlängerungsoptionen hinreichend sicher ist. Der Konzern bestimmt erneut, ob die Ausübung einer Verlängerungsoption hinreichend sicher ist, wenn ein wesentliches Ereignis oder eine Änderung von Umständen, das bzw. die innerhalb seiner Kontrolle liegt, eintritt.

48. LEASINGVERHÄLTNISSE ALS LEASINGGEBER (IFRS 16)

Aus Leasinggebersicht werden sämtliche Leasingverhältnisse als Operating-Leasingverhältnisse eingestuft, da diese so ausgestaltet sind, dass die PIERER Mobility-Gruppe im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen behält.

Hiervon ausgenommen ist ein Untermietverhältnis, das der Konzern als Finanzierungsleasingverhältnis einstuft. Dieses betrifft die Untervermietung eines Gebäudes, das als Nutzungsrecht in den Sachanlagen ausgewiesen wurde. Im Geschäftsjahr 2022 wurde kein Untermietverhältnis neu abgeschlossen und bilanziert. Weiters hat der Konzern in 2022 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 8) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2022 TEUR 763 (Vorjahr: TEUR 850). Davon sind TEUR 251 (Vorjahr: TEUR 327) in unter einem Jahr und TEUR 511 (Vorjahr: TEUR 523) in 1-5 Jahren fällig.

X. ERLÄUTERUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN SOWIE ZU DEN ORGANEN

49. GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Nach den Vorschriften des IAS 24 sind Angaben über Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu machen.

Die Aktien der PIERER Mobility AG werden zum Stichtag 31. Dezember 2022 zu 73,82% von der Pierer Bajaj AG gehalten, welche zu 50,10% im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Konzerngesellschaft mbH 2,53% der Aktien an der PIERER Mobility AG. Die Pierer Industrie AG wird zu 100,00% von der Pierer Konzerngesellschaft mbH gehalten. Alleiniger Gesellschafter der Pierer Konzerngesellschaft mbH ist Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer.

Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer übte folgende wesentliche Organfunktionen im Pierer Konzerngesellschaft mbH-Konzern zum 31.12.2022 aus:

- Vorstandsvorsitzender der Pierer Industrie AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der Pierer Bajaj AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der PIERER Mobility AG, Wels
- Vorstandsvorsitzender der KTM AG, Mattighofen
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl AG, Kapfenberg
- Aufsichtsratsvorsitzender der Pankl Racing Systems AG, Kapfenberg
- Aufsichtsratsmitglied der SHW AG, Aalen, Deutschland

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden im PIERER Mobility-Konzern nach „Gesellschafternahe Unternehmen“, „Assoziierte Unternehmen“ und „Sonstige Unternehmen“ gruppiert.

Die PIERER Mobility AG steht mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH, dem obersten Konzernmutterunternehmen, und deren Tochterunternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Sämtliche Unternehmen, die in den Konzernabschluss der Pierer Konzerngesellschaft mbH einbezogen und von der Pierer Konzerngesellschaft mbH beherrscht werden, sind als nahestehende Unternehmen in der Kategorie „Gesellschafternahe Unternehmen“ ausgewiesen.

Assoziierte Unternehmen können dem Beteiligungsspiegel (siehe Kapitel XII) entnommen werden und betreffen alle nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen.

Als sonstige Unternehmen werden alle Unternehmen definiert, welche vom Key-Management beherrscht werden. Als Key-Management definiert die PIERER Mobility AG prinzipiell Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrates und gegebenenfalls weitere Manager in Schlüsselpositionen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Konzerns ausüben können. Zudem werden auch Familienangehörige des Key-Managements und deren Unternehmen berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2022 und im Vorjahr gab es keine wesentlichen Transaktionen mit nahestehenden Personen (ausgenommen Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge, siehe Punkt 51.). Die Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen stellen sich gemäß der beschriebenen Gruppierung wie folgt dar:

TEUR	Gesellschafternahe Unternehmen		Assoziierte Unternehmen		Sonstige Unternehmen	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen	26.887	32.013	44.669	11.494	3.884	2.474
Verbindlichkeiten	-10.153	-12.890	-20.782	-2.752	-8.342	-9.849
Erlöse	4.023	2.551	57.586	35.291	17.613	17.835
Aufwendungen	-127.273	-118.548	-100.108	-32.365	-247.560	-223.712
Dividende	-25.371	-7.372	0	0	-72	0

Sämtliche Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen erfolgten zu marktüblichen Bedingungen. Wesentliche Geschäftsbeziehungen werden nachfolgend erläutert:

GESELLSCHAFTERNAHE UNTERNEHMEN:

Die PIERER Mobility AG ist seit Veranlagung 2014 Gruppenmitglied der Unternehmensgruppe gemäß § 9 KStG der Pierer Konzerngesellschaft mbH, Wels. Die KTM AG ist seit 2017 Mitglied dieser Steuergruppe im Sinne des österreichischen Körperschaftssteuergesetzes. Die steuerlichen Ergebnisse der Gruppenmitglieder werden dem Gruppenträger zugerechnet. Die zu leistenden Steuerumlagen zwischen dem Gruppenträger und jedem einzelnen Gruppenmitglied wurden in Form von einer Gruppen- und Steuerumlagevereinbarung

geregelt. Steuerliche Verluste werden auf Ebene der jeweiligen Tochtergesellschaften evident gehalten und können auf dieser Ebene mit künftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden.

Im Geschäftsjahr 2022 sind mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH insgesamt Aufwendungen in Höhe von TEUR 26.347 (Vorjahr: TEUR 33.078) und Erträge in Höhe von TEUR 42 (Vorjahr: TEUR 2) entstanden. Weiters bestehen zum Bilanzstichtag offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 4.017 (Vorjahr: TEUR 8.233) und Forderungen in Höhe von TEUR 13.487 (Vorjahr: TEUR 257).

Seit 1. Oktober 2018 bildet die Pierer Industrie AG eine Organschaft im umsatzsteuerlichen Sinn mit der PIERER Mobility-Gruppe. Zum Bilanzstichtag hat die PIERER Mobility-Gruppe Forderungen in Höhe von insgesamt TEUR 9.789 (Vorjahr: TEUR 8.933) insbesondere aus der Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG.

Im Geschäftsjahr 2022 erhielt die Pierer Bajaj AG Dividenden in Höhe von TEUR 24.781 (Vorjahr: TEUR 6.762), die Pierer Konzerngesellschaft mbH Dividenden in Höhe von TEUR 590 (Vorjahr: TEUR 483) von der PIERER Mobility AG aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr. Im Vorjahr wurde zudem auch an die Pierer Industrie AG eine Dividende in Höhe von TEUR 128 ausgeschüttet.

Weitere Transaktionen mit gesellschafternahen Unternehmen betreffen aufwandsseitig größtenteils die Pankl Racing-Gruppe, welche für die PIERER Mobility-Gruppe als Zulieferer von Zukaufteilen fungiert. Die Pankl Racing-Gruppe ist Teil des Pierer Industrie-Konzerns und wird über die Pankl AG kontrolliert.

ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN:

Für Entwicklungs- und Designleistungen sowie Leistungen im Bereich Markenentwicklung der Kiska GmbH sind im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von TEUR 17.860 (Vorjahr: TEUR 14.210) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31.12.2022 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.231 (Vorjahr: TEUR 2.752).

Weitere Transaktionen mit assoziierten Unternehmen betreffen die nachfolgend erläuterten Gesellschaften mit der jeweils beschriebenen laufenden operativen Geschäftsbeziehung.

Die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc. wurde im Juni 2016 gemeinsam mit dem Partner Ayala Corp. gegründet. Die Gesellschaft übernimmt seit Mitte 2017 die CKD (Completely-Knocked-Down) Assemblierung für KTM-Motorräder auf den Philippinen.

Das Joint Venture in China mit dem Partner CF Moto wurde im Geschäftsjahr 2018 unter dem Namen „Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.“ gegründet. Seit 2021 werden im chinesischen Hangzhou Motorräder der Mittelklasse produziert.

Mit Wirkung zum 15. November 2022 wurden 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. erworben. Darüber hinaus schloss die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2022 eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Traditionshersteller MV Agusta mit Stammsitz in Varese. Die KTM Gruppe übernimmt im Rahmen dieser Vereinbarung den Einkauf und den globalen Vertrieb von MV Agusta-Produkten.

Zudem erwarb die Gruppe im Dezember 2022 23 % der Anteile an der Vöcklabruck Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck. Die Gesellschaft produziert Alugussteile und fungiert als Lieferant von Serienmaterial für die KTM AG.

SONSTIGE UNTERNEHMEN:

Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit der indischen Bajaj-Gruppe. Die Bajaj-Gruppe ist der zweitgrößte Motorradhersteller in Indien mit einem Absatz von ca. 4,3 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2022). Den Schwerpunkt der Zusammenarbeit bildet die gemeinsame Entwicklung von Street-Motorrädern im Einstiegssegment, welche in Indien produziert und unter der Marke KTM von beiden Unternehmen in ihren Stammmärkten vertrieben werden.

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrates der PIERER Mobility AG, Herr Rajiv Bajaj, ist Managing Director und CEO der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Das Aufsichtsratsmitglied der PIERER Mobility AG Herr Srinivasan Ravikumar ist Director der Bajaj Auto International Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, und President of Business Development and Assurance der Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien. Nach einer Vereinfachung der Beteiligungsstruktur im Geschäftsjahr 2021 hält die Bajaj Auto International Holdings B.V., ein Tochterunternehmen der Bajaj Auto Ltd., nunmehr 49,9% an der Pierer Bajaj AG, welche wiederum Mehrheitseigentümer (73,82 %) an der PIERER Mobility AG ist. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2022 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 7.788 (Vorjahr: TEUR 9.681). Die Aufwendungen in der Kategorie „Sonstige Unternehmen“ betreffen ebenfalls größtenteils die Bajaj Auto Ltd.

An Händler (KTM Braumandl GmbH, MX – KTM Kini GmbH, SO Regensburg GmbH, KTM Wien GmbH) erfolgten fremdübliche Lieferungen von Motorrädern und Ersatzteilen. Erlöse bzw. Forderungen gegenüber sonstigen Unternehmen betreffen größtenteils Transaktionen mit diesen Händlern. Die Minderheitenanteile an den Händlern werden über die Pierer Industrie AG gehalten.

50. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG

Als jeweils kollektivvertretungsbefugte **Vorstandsmitglieder** waren nachstehende Herren bestellt:

Dipl.-Ing. Stefan **P i e r e r**, CEO
 Mag. Friedrich **R o i t h n e r**, CFO
 Mag. Ing. Hubert **T r u n k e n p o l z**, CSO
 Mag. Viktor **S i g l**, MBA

Als Mitglieder des **Aufsichtsrats** waren nachstehende Damen und Herren bestellt:

Herr Josef **B l a z i c e k**, Vorsitzender
 Herr Rajiv **B a j a j**, Stellvertreter des Vorsitzenden
 Frau Dipl. Ing. Dr. Iris **F i l z w i e s e r**
 Frau Mag. Michaela **F r i e p e ß**
 Herr Srinivasan **R a v i k u m a r**
 Herr Mag. Klaus **R i n n e r b e r g e r**

51. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2022 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekasse und betrug TEUR 7.451 (Vorjahr: TEUR 8.256). Weiters ergaben Bezüge für Mitglieder des Vorstandes aus Vorperioden keine Nachzahlung. Darüber hinaus bestehen keine Vereinbarungen über eine betriebliche Altersversorgung für den Vorstand und es wurden im Geschäftsjahr 2022 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2023) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 40 (Vorjahr: TEUR 73) vorgeschlagen.

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Kredite und Vorschüsse an die Mitglieder des Aufsichtsrats der PIERER Mobility AG.

XI. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem 31.12.2022, die für die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden materiell sind, sind entweder im vorliegenden Abschluss berücksichtigt oder nicht bekannt.

XII. KONZERNUNTERNEHMEN (BETEILIGUNGS- SPIEGEL)

Der Beteiligungsspiegel enthält alle Gesellschaften, die neben den Mutterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen wurden.

Gesellschaft	Erstkonsolidierungszeitpunkt	31.12.22		31.12.21		
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	
Vollkonsolidierte Gesellschaften:						
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI	
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI	
KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	99,75	KVI	
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	100,00	KVI	99,75	KVI	
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	KVA	99,75	KVA	
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	100,00	KVI	99,75	KVI	
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Niederlande	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM-Sportmotorcycle Belgium S.A., Gembloux, Belgien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	
KTM Hungária Kft., Budapest, Ungarn	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA	

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Mur- rieta, CA, USA	1.12.2013	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	100,00	KVA	99,75	KVA
Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Northriding, Südafrika	1.4.2015	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	100,00	KVI	99,75	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	KVA	99,75	KVA
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	50,01	KVA	49,88	KVA
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	100,00	KVI	99,75	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U. (vormals: Canepa Investments S.L.), Terrassa, Spanien	1.1.2020	100,00	KVA	99,75	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	90,00	KVI	89,78	KVI
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattigh- ofen, Österreich	31.3.2021	100,00	KVI	99,75	KVI
KTM Technologies GmbH, Anif ¹⁾	1.10.2008	100,00	KVI	99,75	KVI
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH (vormals: CFMOTO Europa GmbH), Mattighofen	25.6.2022	100,00	KVI	-	-
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Mur- rieta, CA, USA	7.7.2022	100,00	KVA	-	-

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	100,00	KVA	-	-
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Öster- reich	21.9.2022	74,90	KVI	-	-
MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Mur- rieta, CA, USA	30.9.2022	100,00	KVA	-	-
MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien	24.10.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER Produktion GmbH, Munderfing	26.11.2022	100,00	KVI	-	-
PIERER New Mobility GmbH (vormals: PIERER E- Bikes GmbH), Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER New Mobility Deutschland GmbH (vor- mals: PIERER E-Bikes Deutschland GmbH), Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Suisse GmbH, Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility France SAS (vormals: PIE- RER E-Bikes France SAS), Saint-Priest, Frank- reich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l. (vormals: PIE- RER E-Bikes Italia S.r.l.), Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Bikes Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc. (vor- mals: PIERER E-Bikes North America Inc.), Mur- rieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd. (vormals: PIERER E-Bikes UK Ltd.), Northamptonshire, Großbritan- nien	31.12.2013	100,00	KVA	51,71	KVA
PIERER New Mobility Benelux (vormals: PIERER E-Bikes Benelux), Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	100,00	KVA
Felt GmbH, München, Deutschland	17.11.2021	-	-	100,00	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	2.12.2021	50,00	KVA	50,00	KVA
PIERER E-Bikes Asia Ltd., Taichung City, Tai- wan	25.5.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, New South Wales, Australien	13.10.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing (vormals: HDC GmbH, Wels)	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.6.2022	100,00	KVA	-	-
PIERER Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.22		31.12.21	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutsch- land ¹⁾	31.7.2021	75,46	KVA	75,46	KEA
Avocado GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA

Assoziierte Unternehmen:

KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., Binan, La- guna, Philippinen	-	40,00	KEA	39,90	KEA
Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Hangzhou City, Zhejiang, China	-	49,00	KEA	48,88	KEA
MV Agusta Motor S.P.A., Varese, Italien		25,10	KEA	-	-
Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck		23,00	KEI	-	-
Kiska GmbH, Anif	-	50,00	KEI	50,00	KEI

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:

AC styria Mobilitätscluster GmbH, Grambach	-	12,33	-	12,33	-
--	---	-------	---	-------	---

¹⁾ im Vorjahr über die PIERER Mobility AG gehalten

Legende:

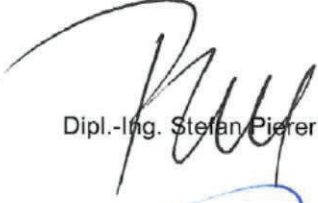
KVI	Vollkonsolidierung, Inland	KVA	Vollkonsolidierung, Ausland
KEI	Einbeziehung at-equity, Inland	KEA	Einbeziehung at-equity, Ausland

XIII. FREIGABE DES KONZERNABSCHLUSSES

Der Konzernabschluss wird am 21.3.2023 (Vorjahr: 22.3.2022) vom Vorstand zur Prüfung durch den Aufsichtsrat, zur Vorlage an die Hauptversammlung und zur anschließenden Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat kann im Rahmen der ihm obliegenden Prüfung eine Änderung des Konzernabschlusses veranlassen.

Wels, am 15. März 2023

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Viktor Sigl, MBA

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

INHALTSVERZEICHNIS

1. Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe	2
2. Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung	4
3. Finanzielle Leistungsindikatoren	7
4. Nichtfinanzielle Erklärung	14
5. Forschung & Entwicklung und neue Modelle	14
6. Chancen- und Risikobericht.....	19
7. Angaben gemäß § 243a (Abs 1) UGB.....	26
8. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs2) UGB	28
9. Ausblick.....	30

LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2022 DER PIERER MOBILITY AG, WELS

1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

Das Unternehmen

Die PIERER Mobility AG ist die Leitgesellschaft für Europas führenden Hersteller motorisierter Zweiräder im Segment der Sportmotorräder und E-Bikes. Der Bereich Motorräder umfasst die vollständige Premium-Markenpalette von KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles. Mit ihrer Innovationskraft ist die Gruppe durch ihre Motorradmarken ein wegweisender Technologieführer für nachhaltige Verbrennerkonzepte und die E-Mobilität. Mit den Fahrradmarken Husqvarna E-Bicycles, GASGAS Bicycles, FELT Bicycles und R Raymon wird das Zweiradsortiment komplementiert. Das Premium-Markenangebot bietet weiters Hochleistungskomponenten der Marke WP sowie im 4-Radbereich den KTM X-BOW Hochleistungssportwagen. Im Rahmen von strategischen Partnerschaften konnte das Unternehmen die Produktionskapazitäten in den letzten Jahren diversifizieren und die Wettbewerbsfähigkeit auf dem globalen Markt erhöhen. Dabei hervorzuheben ist die mittlerweile 15-jährige sehr erfolgreiche Allianz mit Bajaj in Indien. Daneben stärken die Kooperationen mit CFMOTO in China und das Joint Venture mit Maxcom in Bulgarien sowohl die Fahrrad- als auch die Motorradproduktion nachhaltig. Mit führender Technologie im Bereich der Niedervolt-Elektromobilität will PIERER Mobility weltweit Marktführer bei elektrischen Zweirädern im Leistungsbereich von 250W bis 15 kW werden.

Seit dem 14. November 2016 sind die Aktien der PIERER Mobility AG im International Reporting Standard der SIX Swiss Exchange primärkotiert. Am 29. März 2017 wurden die Aktien der PIERER Mobility AG in den Swiss Performance Index (SPI) der SIX Swiss Exchange aufgenommen. Seit dem 1. März 2022 notieren die Aktien der PIERER Mobility AG auch im prime market in Wien, dem Top-Segment des Amtlichen Handels der Wiener Börse. Zudem wurde die Aktien der PIERER Mobility AG am 19. September 2022 in den ATX Global Players Index (ATX GP) der Wiener Börse aufgenommen. Das Listing an der Frankfurter Wertpapierbörse (General Standard) wurde am 18. Oktober 2022 (letzter Handelstag) beendet.

Absatz- und Umsatzentwicklung im Geschäftsjahr 2022

Die PIERER Mobility-Gruppe steigerte im Geschäftsjahr 2022 trotz höchster Herausforderungen in der Zulieferkette den Konzernumsatz um 19,4 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.437,2 Mio. (Vorjahr: € 2.041,7 Mio.). Mit 375.492 verkauften Motorrädern (Vorjahr: 332.881) im Geschäftsjahr 2022 erreichte der Motorradbereich ein Absatzplus von rund 13 %. Trotz massiver Versorgungsprobleme konnte die Fahrrad-Division ebenfalls ein Absatzwachstum von mehr als 15 % erzielen und 118.465 E-Bicycles & Fahrräder (Vorjahr: 102.753) verkaufen.

In Europa lag der Absatz an die Händler bei 122.028 Motorrädern (+2 %) und 96.056 Fahrrädern (-5 %). Knapp zwei Drittel der Motorräder (253.464 Stück) wurden in den Märkten außerhalb Europas, und hier insbesondere in Nordamerika (+67 %) abgesetzt. Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 67 % dar. In 2022 konnte in der Fahrrad-Division der Absatzanteil in Nordamerika von knapp 1 % auf rund 11 % erhöht werden.

Die PIERER Mobility-Gruppe konnte die globalen Zulassungen weiterhin auf hohem Niveau halten. Nach einem starken Anstieg der globalen Nachfrage nach Motorrädern im Vorjahr haben sich sowohl der europäische (-3 %) bei einem Volumen von ca. 730.000 Stück, als auch der nordamerikanische Motorradmarkt (-5,7 %) und einer Größe von ca. 470.000 Stück im Jahr 2022 geringfügig verringert und auf hohem Niveau stabilisiert. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, GASGAS und Husqvarna Motorcycles) liegt somit in Europa bei rund 10 % bzw. bei 12 % in Nordamerika. Ebenfalls leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt mit einem 10%-igen Rückgang auf 60.000 neu registrierte Motorräder. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf rund 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt

befindet sich hingegen deutlich im Aufschwung (+23 %). Bajaj setzte in Indien knapp 50.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5 %.

Globaler Meilenstein: Das 1.000.000-ste KTM-Motorrad verließ das Produktionswerk des strategischen Partners Bajaj in Pune/Indien

Die PIERER Mobility AG hat mit ihrer führenden Premium-Motorradmarke KTM in Indien einen bedeutenden Meilenstein erreicht. Das einmillionste Motorrad - eine KTM Adventure 390 - ist im Bajaj-Produktionswerk Chakan in Pune vom Produktionsband gefahren. In diesem Werk der Bajaj Auto Limited werden Motorräder der Marken KTM (125 cm³ bis 390 cm³) und Husqvarna (125 cm³ bis 401 cm³) seit 2011 für den globalen Vertrieb mitentwickelt und produziert.

Strategische Kooperation mit MV Agusta & Übernahme des europäischen Vertriebs für CFMOTO Motorräder

Im November 2022 erwarb die KTM AG im Rahmen einer Kapitalerhöhung 25,1 % an der MV Agusta Motor S.p.A. mit Sitz in Varese (Italien). MV Agusta ist ein traditionsreicher europäischer Motorradhersteller im Top-Premiumsegment, dessen Marke ein Symbol für die italienische Design- und Ingenieurskunst ist. Im Rahmen dieser strategischen Partnerschaft der beiden europäischen Motorradhersteller wird KTM die MV Agusta bei der Supply Chain unterstützen und den Einkauf übernehmen. Darüber hinaus wird im Zuge dieser Kooperation MV Agusta ihre Produktpalette exklusiv über das weltweite Vertriebsnetz der PIERER Mobility vertreiben.

Die Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO wird auch durch die neu gegründete Tochtergesellschaft CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Munderfing, Österreich, vorangetrieben. Das Unternehmen übernimmt den Vertrieb von CFMOTO-Motorrädern in Europa, insbesondere in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien.

Große Erfolge im Rennsport 2022 - PIERER Mobility gewinnt mit KTM Rally Dakar 2023

Mit weiteren 17 Weltmeistertiteln im Jahr 2022 blickt die PIERER Mobility AG auf ein herausragendes Motorsportjahr zurück. Sowohl in der E1 als auch in der GP Klasse der klassischen EnduroGP Meisterschaft krönte sich GASGAS zum Sieger. Izan Guevara unterstrich eine perfekte Rennsaison mit dem Titel in der Moto3™-Weltmeisterschaft. Mit Manuel Lettenbichler sicherte sich KTM den Weltmeistertitel in der FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft. Mit Speed und Konstanz entschied auch der Markenkollege Tom Vialle die MX2 Motocross Weltmeisterschaft für sich. Augusto Fernandez gewann in einem mitreißenden Finale den Moto2™ Weltmeistertitel für KTM. Durch zwei Laufsiege und mehreren Podiumsplatzierungen konnte sich das KTM Factory Racing Team den zweiten Platz in der Teamwertung der MotoGP sichern. Auch die Marke Husqvarna kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Billy Bolt dominierte in der FIM SuperEnduro Weltmeisterschaft und gewann nicht nur den Titel, sondern auch die Teamwertung für Husqvarna.

Genauso erfolgreich wie das vergangene Jahr endete, ging es mit dem ersten großen Erfolg im neuen Jahr weiter. Anfang des Jahres 2023 sicherte sich die PIERER Mobility AG den Dakar Titel Nummer 20 durch den Argentinier Kevin Benavides auf KTM in Saudi-Arabien. Toby Price (KTM) und Skyler Howes (Husqvarna) komplettieren mit den Rängen zwei und drei das Podium und somit einen perfekten Start in die Motorsportsaison 2023.

Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges

Das Geschäft der PIERER Mobility-Gruppe ist von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine nicht direkt betroffen. PIERER Mobility hat keine Investitionen, sonstige Vermögenswerte oder sonstige wesentliche Geschäftsbeziehungen in der Ukraine, Russland oder Weißrussland und unterhält auch keine wesentlichen Geschäftsbeziehungen zu Lieferanten oder Händlern in diesen Ländern.

Strategische Unternehmensentscheidungen, Ziele und Maßnahmen wurden durch den Krieg bisher nicht beeinflusst und werden als solche auch nicht erwartet. In Summe ergeben sich damit keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen auf den Abschluss des Geschäftsjahres 2022. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet

auch keine direkten wesentlichen Auswirkungen des Krieges auf die erwarteten zukünftigen Cashflows, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die aus heutiger Sicht absehbaren Entwicklungen.

Indirekt erhöht sich jedoch – wie in der gesamten Branche – das Geschäftsrisiko für die PIERER Mobility-Gruppe insbesondere durch weiter steigende Energie- und Rohstoffkosten sowie durch negative Auswirkungen auf die Weltwirtschaft.

2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG

Im vergangenen Geschäftsjahr 2022 hat sich die Entwicklung der Weltwirtschaft aufgrund des russisch-ukrainischen Krieges deutlich verlangsamt, was zu einer erheblichen Eintrübung der wirtschaftlichen Aussichten führte. Die nachgelagerten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie sind unterdessen immer noch spürbar, insbesondere im Hinblick auf Beschaffung und globale Lieferketten. So zeigt die zeitgleiche Überlappung vor allem dieser beiden Ereignisse im vergangenen Geschäftsjahr die vielen Seiten der Destabilisierung von Lieferketten. Eine der vielfältigen Auswirkungen sind Versorgungsengpässe und erhebliche Preissteigerungen nicht nur für die Weltwirtschaft, sondern auch für die Menschen weltweit.

Weitere wichtige, beispielhafte Ergebnisse dieser vielschichtigen Krise sind die Inflationsraten, die sich kurz- und mittelfristig auf einem hohen Niveau einzupendeln scheinen. Gleichzeitig trägt die erst zum Jahresende aufgegebene Null-COVID-19-Politik in China durch Überlastung chinesischer Infrastruktur und Transportwege zu den Engpässen bei den weltweit verfügbaren Ressourcen und Gütern bei. Dies stellt einen weiteren Treiber für Rohstoffpreise dar, was wiederum den Inflationsdruck erhöht und die Realeinkommen und Ausgaben beeinträchtigt. Darüber hinaus hat der Krieg in der Ukraine insbesondere zu einer erheblichen Steigerung der Energiepreise geführt, was sich auf die bereits angespannte Versorgungslage und damit auf die Wirtschaft insgesamt auswirkt.

Die oben beschriebene Situation resultiert schließlich in mit hoher Unsicherheit behafteten, stetig angepassten globalen Wachstumsprognosen führender Organisationen auf diesem Gebiet, wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und der Weltbank. Die jüngsten Schätzungen zeigen eine Erhöhung der Wachstumsprognosen für 2023 im Vergleich zu vorhergehenden Schätzungen zum Jahresende 2022. Dies spiegelt einerseits die vorherrschende Dynamik und Volatilität der wirtschaftlichen Entwicklung wider, andererseits deuten die Anhebungen der Wachstumsprognosen auf abflachende weltwirtschaftliche Risiken und Inflationsraten, gestraffte Geld- und Fiskalpolitik sowie steigende Wirtschaftskraft hin. Die Einschätzungen des IWF basieren auf zahlreichen Annahmen zu den vielseitigen makroökonomischen Einflussfaktoren, insbesondere zur Preisentwicklung bei fossilen Energieträgern und sonstigen Ressourcen sowie dem allgemeinen Zinsniveau.

Für Industrieländer rechnet der IWF für das Jahr 2023 mit einem Wachstum von 1,2 % und für das nächste Jahr 2024 von 1,4 %. Für die Euro-Zone wird für 2023 ein Wachstum von 0,7 % prognostiziert. Für das Jahr 2024 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 1,6 % für die Euro-Zone, während das Wachstum insbesondere in Deutschland mit 0,1 % für 2023 und 1,4 % für 2024 unterdurchschnittlich prognostiziert wird.

Für die Schwellen- und Entwicklungsländer prognostiziert der IWF für das Jahr 2023 ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 4,0 %, für 2024 von 4,2 %. Für China wird eine Wachstumsrate von 5,2 % für das Jahr 2023 und 4,5 % für das Jahr 2024 prognostiziert. Für Indien wird ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 5,4 % für 2023 und von 6,8 % für 2024 prognostiziert.

Der IWF prognostiziert Inflationsraten in Höhe von 6,6 % für 2023 und in Höhe von 4,3 % für 2024. Damit liegt der IWF mit seinen Schätzungen der künftigen Inflationsraten ca. 1,7 Prozentpunkte über dem erwarteten Niveau von OECD und Weltbank. Der IWF hält fest, dass die Risiken für den weltwirtschaftlichen Ausblick weiterhin ungewöhnlich groß sind, da die künftige weltwirtschaftliche Entwicklung entscheidend von der erfolgreichen

Kalibrierung der Geldpolitik, dem Verlauf des Krieges in der Ukraine und der wirtschaftlichen Erholung in China unter den Auswirkungen der aufgegebenen Null-COVID-19-Politik abhängt. Diese Einschätzung wird von der OECD und der Weltbank im Wesentlichen geteilt. Die Risiken für ein noch im Jahr 2022 prognostiziertes Szenario wirtschaftlicher Stagnation und zeitgleicher monetärer Inflation sind nach Einschätzung von IWF, OECD und Weltbank deutlich gesunken, sodass ein solches Szenario nicht erwartet wird. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Projektionen der wichtigsten Organisationen trotz der einleitend angeführten Herausforderungen niedrige globale Wachstumsraten erwarten lassen. Der globale Wirtschaftsabschwung wird als weniger schwerwiegend erwartet als dies die letzten Prognosen aus 2022 vermuten ließen, wenngleich alle Projektionen der globalen Wirtschaftsentwicklung mit großer Unsicherheit behaftet sind.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 entwickelte sich der globale¹ **Motorradmarkt** positiv (+5,7 %). In **Europa**² sank der Motorradmarkt auf ein Volumen von ca. 730.000 Neuzulassungen zum 31.12.2022, was einem leichten Minus von -3 % entspricht. Der Marktanteil straßenzugelassener Motorräder von KTM, Husqvarna und GASGAS liegt bei 10,0 % (Vorjahr: 11,5 %; Werte ohne Einbezug von Motocross-Modellen). Während beispielsweise in Italien (+7 %) der Gesamtmarkt zulassungsfähiger Motorräder wuchs, zeichnete sich in großen Teilen Europas durchschnittlich ein leichter Rückgang (-3 %) ab.

In **Nordamerika**³, einem der wichtigsten Absatzmärkte für die PIERER Mobility-Gruppe, schrumpfte zwar der Gesamtmarkt leicht von 495.000 im Vorjahr auf 470.000 in 2022 (-5,7 %), der Marktanteil in der Gruppe stieg allerdings von 11,6 % im Vorjahr auf 11,8 %.

In **Australien** kühlte sich der Markt in etwa auf das Niveau von 2020 ab (-10 % bei einem gesamten Marktvolumen von 60.000 Stück; Vorjahr: +8 %). Die Marken KTM, Husqvarna und GASGAS konnten ihren Marktanteil allerdings ausbauen und weisen nunmehr einen Marktanteil von 20,6 % (Vorjahr: 19,7 %) auf. Neben dem Heimatmarkt Österreich stellt dies den größten prozentualen Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe weltweit dar.

Der relevante indische Motorradmarkt (S2/S3-Segment) befindet sich deutlich im Aufschwung (+23 %) und übersteigt 2022 das Volumen von 1 Mio. Einheiten. Dabei setzte der strategische Partner Bajaj in **Indien** knapp 50.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna ab, was einem Marktanteil von 5 % (Vorjahr: 7 %) entspricht. Sowohl in China (Premium-Importeursmarkt) als auch in Japan (Motorräder >250 cm³) verzeichneten die Märkte einen leichten (-4,4 % in Japan), bzw. einen deutlichen (-14 % in China) Rückgang, wobei speziell in China die restriktiven Coronamaßnahmen im Jahr 2022 zu dieser Verringerung geführt haben. Dennoch liegt der Marktanteil der PIERER Mobility-Gruppe in **Japan**, dem Heimatmarkt der großen japanischen Motorradhersteller, bei stabilen 3 % (Vorjahr: 3,3 %), während sich die Nachfrage in **China** nach KTM- und Husqvarna-Modellen in einem Marktanteil von 10,3 % (Vorjahr: 10,2 %) niederschlägt.

Der **E-Mobility-Markt** birgt großes Wachstumspotenzial. Es ist absehbar, dass sich darauf hochwertige Produkte durchsetzen bzw. durchsetzen werden. Das gestiegene Qualitäts- und Umweltbewusstsein der Verbraucher führt unmittelbar zu einer höheren Nachfrage auf dem relevanten Markt – ein nachgewiesener Trend, insbesondere auf Basis der Daten für den deutschen Absatzmarkt, der nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zuletzt von der sich verändernden und umweltbewussteren Bevölkerungsstruktur abhängt. Gleichzeitig ist anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten, wie einleitend dargelegt, sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten unvorhersehbare Auswirkungen auf das Nachfrageverhalten bergen.

Der jüngste Bericht 2022 der Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI) weist für das Jahr 2021 ein europäisches Absatzvolumen von rund 22 Millionen New Mobility-Produkten – in der Terminologie von CONEBI EPACs – aus. Dies ist ein moderates Wachstum im Vergleich zu 2020 von 0,8 %. Die Verkäufe von elektrifizierten Produkten übertreffen jedoch den gesamten Markt mit einem Anstieg von +11,5 % im Vergleich zu 2020 und einem Anteil von 22,8 % an den insgesamt verkauften Produkten. Die wichtigsten Länder in Bezug auf

¹ Bezogen auf die wesentlichen Absatzmärkte der KTM Gruppe: DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FL, DK, NO, GR, PL, SL, HU, BALTIC, USA, CAN, AUS, NZ, JP, SA, TH, CN, AR, BR, CO.

² Motorräder = 120 cm³ ohne Motocross, Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den Märkten DE, FR, IT, UK, ES, SE, BE, NL, AT, CH, FI, NO, BALTIC.

³ Motorräder = 120 cm³ inklusive Motocross, ohne Scooters und ATV's, inkl. Elektromotorräder in den beiden Märkten US und CA.

das Verkaufsvolumen bleiben dem Bericht zufolge Deutschland (4,7 Millionen Einheiten), Großbritannien (3,3 Millionen Einheiten) und Frankreich (2,0 Millionen Einheiten).

Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) wurden in Deutschland im Jahr 2021 rund 4,7 Mio. New Mobility-Produkte abgesetzt, was einem Absatzrückgang von rund 5 % gegenüber dem Rekordjahr 2020 entspricht. Damit stabilisiert sich der Absatz auf einem deutlich erhöhten Niveau im Vergleich zum Zeitraum vor der COVID-19-Pandemie. Dieser Rückgang resultiert ausschließlich aus dem Segment nicht-elektrifizierter Zweiräder (-13,0 %), während die Verkäufe von elektrifizierten Produkten gegen den Trend um 3 % stiegen. In seinem Bericht für das Gesamtjahr 2021 bestätigt der ZIV die äußerst positiven Prognosen der Vergangenheit für den relevanten Markt. So rechnete der ZIV für 2021 mit 2,0 Millionen verkauften elektrifizierten Produkten in Deutschland (Vorjahr: 1,95 Millionen elektrifizierte Produkte). Deren Marktanteil liegt damit bei 42,6 % (Vorjahr: 38,7 %). Auch für ihren mittelfristigen Marktanteil hat der ZIV seine Schätzung erhöht: Mittelfristig soll der Anteil elektrifizierter New Mobility-Produkte am gesamten relevanten Markt in Deutschland 50 % betragen (Vorjahresschätzung: 40-50 %).

Auch eine Trendstudie der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC aus dem Jahr 2021⁴ zeigt, dass der relevante Markt in den kommenden Jahren weltweit mit einer durchschnittlichen Rate von ca. 5,5% jährlich wachsen wird. Getrieben wird diese Entwicklung vor allem durch stark wachsende Verkaufszahlen bei elektrifizierten New Mobility-Produkten (7,4 % p.a. laut Studie). Die größten Wachstumspotenziale liegen der Studie zufolge in den ostasiatischen sowie europäischen und nordamerikanischen Märkten mit einem geschätzten Absatzvolumen von ca. 210,4 Mio. Produkten (geschätzter Wert des Absatzvolumens: ca. 80 Mrd. Euro), die im Jahr 2025 weltweit verkauft werden. Andere aktuelle Studien, z. B. von Grand View Research⁵ oder Precedence Research⁶, bestätigen denselben erwarteten starken Wachstumstrend mit berechneten jährlichen globalen Wachstumsraten von 8,2 % bzw. 7,4 %, wobei Europa den am schnellsten wachsenden Markt (10,4 % bzw. 10,5 % CAGR) und das Segment elektrifizierter New Mobility-Produkte den am schnellsten wachsenden Produktbereich (10,2 % bzw. 10,3 % CAGR) darstellt.

⁴ Für weitere Informationen, siehe <https://www.pwc.com/it/it/publications/docs/pwc-global-bike-and-accessories-market.pdf> (Stand: 26. Jänner 2023).

⁵ Für einen Überblick, siehe <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/bicycle-market> (Stand: 26. Jänner 2023).

⁶ Für einen Überblick, siehe <https://www.precedenceresearch.com/bicycle-market> (Stand: 26. Jänner 2023).

3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2021	2022	VDG. IN %
Umsatzerlöse	in € Mio.	2.041,7	2.437,2	19,4%
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	332,2	381,1	14,7%
EBITDA-Marge	in %	16,3%	15,6%	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	193,5	235,3	21,6%
EBIT-Marge	in %	9,5%	9,7%	

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2021	2022	VDG. IN %
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	142,9	170,6	19,4%
Ergebnis nach Minderheiten	in € Mio.	82,5	169,9	> 100%

BILANZKENNZAHLEN		31.12.2021	31.12.2022	VDG. in %
Bilanzsumme	in € Mio.	2.033,7	2.550,6	25,4%
Eigenkapital	in € Mio.	765,6	914,4	19,4%
Eigenkapitalquote	in %	37,6%	35,8%	
Working Capital Employed ¹⁾	in € Mio.	160,5	186,7	16,4%
Nettoverschuldung ²⁾	in € Mio.	189,9	256,5	35,1%
Gearing ³⁾	in %	24,8%	28,1%	

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2021	2022	VDG. in %
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in € Mio.	367,4	280,3	-23,7%
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in € Mio.	-195,1	-283,1	45,1%
Free Cash-Flow ⁴⁾	in € Mio.	172,2	-2,8	< 100%
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in € Mio.	-27,6	-91,3	< 100%
Investitionen ⁵⁾	in € Mio.	178,5	267,5	49,9%

WERTSCHAFFUNG		31.12.2021	31.12.2022
ROCE (Return on Capital Employed) ⁶⁾	in %	17,4%	19,2%
ROE (Return on Equity) ⁷⁾	in %	20,1%	20,3%
ROIC (Return on Invested Capital) ⁸⁾	in %	13,0%	15,5%

1) Working Capital Employed = Vorräte + Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

2) Nettoverschuldung = Finanzverbindlichkeiten (kurzfristig, langfristig) - Zahlungsmittel

3) Gearing = Nettoverschuldung / Eigenkapital

4) Free Cash-Flow = Cash-Flow aus Betriebstätigkeit + Cash-Flow aus Investitionstätigkeit

5) Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten laut Anlagespiegel; ohne Leasingzugänge (IFRS 16) iHv. € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 Mio.)

6) ROCE: EBIT / durchschnittliches Capital Employed; Capital Employed = Sachanlagen + Firmenwert + Immaterielle Vermögenswerte + Working Capital Employed

7) ROE = Ergebnis nach Steuern / durchschnittliches Eigenkapital

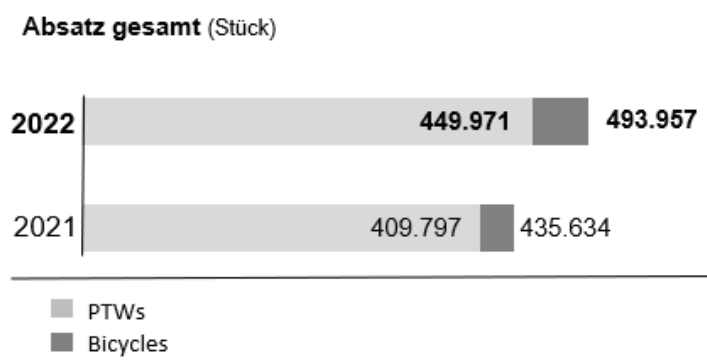
8) ROIC = NOPAT / durchschnittliches Capital Employed; NOPAT = EBIT - Steuern

GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die PIERER Mobility-Gruppe blickt trotz anhaltender Supply Chain-Disruptionen auf ein neues Rekordgeschäftsjahr zurück. Im Geschäftsjahr 2022 erzielte die PIERER Mobility-Gruppe einen Rekordumsatz in Höhe von € 2.437,2 Mio. nach € 2.041,7 Mio. im Vorjahr, was einem Umsatzplus von 19,4 % entspricht. Rund 95% der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt. Regional betrachtet entfielen 46,5 % der Umsatzerlöse auf Europa (-9,5 Prozentpunkte zum Vorjahr), 33,9 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (+11,0 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 19,6 % auf den Rest der Welt (-1,5 Prozentpunkte zum Vorjahr).

Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verbesserte sich um 21,6 % auf € 235,3 Mio. (Vorjahr: € 193,5 Mio.), was einer EBIT-Marge von 9,7 % entspricht. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 381,1 Mio. um knapp € 50 Mio. über dem Vorjahreswert von € 332,2 Mio. Die EBITDA-Marge beläuft sich auf 15,6 %. Das Ergebnis nach Steuern liegt mit € 170,6 Mio. um 19,4 % über dem Vorjahr.

Die Gesamtabsatzzahlen der PIERER Mobility-Gruppe sowie der Absatz von PTWs (Motorräder und E-Bicycles) stellen sich wie folgt dar:



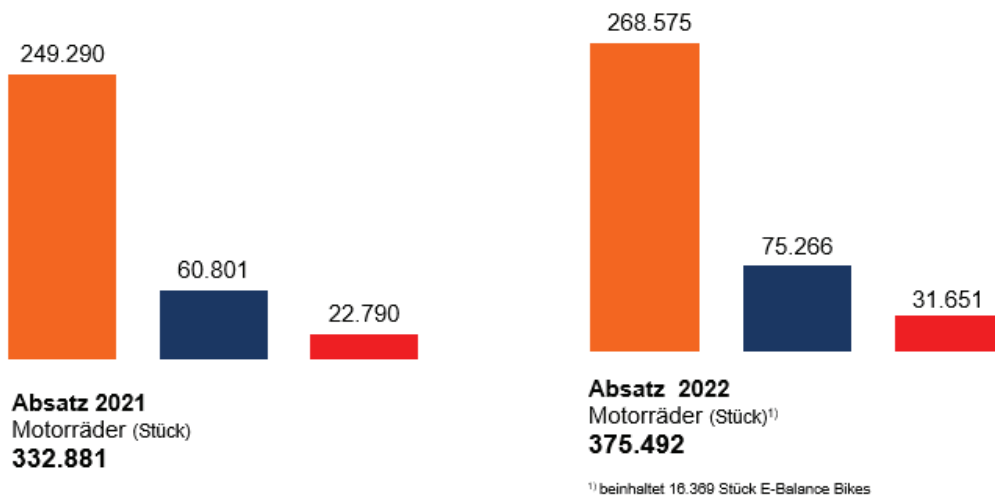
Die beiden Segmente „Motorcycles“ und „Bicycles“ stellen die operativen Hauptbereiche der PIERER Mobility-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

MOTORCYCLES

Im Geschäftsjahr 2022 konnte in der Motorrad-Division ein Umsatz von € 2.262,5 Mio. (Vorjahr: € 1.876,4 Mio.) erzielt werden. Angetrieben durch die anhaltend hohe globale Nachfrage nach motorisierten Zweirädern konnte somit eine Steigerung um 20,6 % gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres verzeichnet werden. Das EBITDA in Höhe von € 381,2 Mio. (Vorjahr: € 325,2 Mio.) und das EBIT in Höhe von € 241,0 Mio. (Vorjahr: € 192,8 Mio.) erhöhten sich damit deutlich gegenüber dem Vorjahr. Diese entsprechen einer EBITDA-Marge von 16,8 % (Vorjahr: 17,3 %) und einer EBIT-Marge von 10,7 % (Vorjahr: 10,3 %).

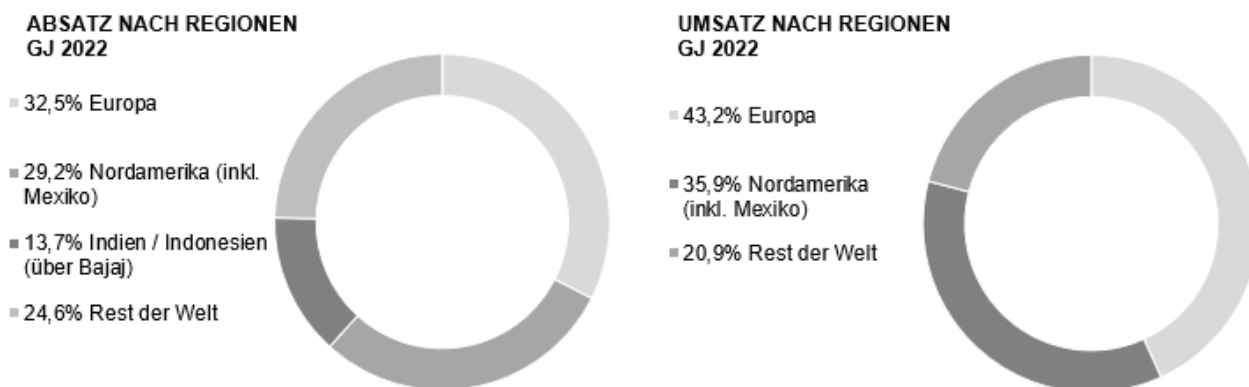
In Nordamerika verzeichnete der Motorradbereich ein Umsatzwachstum von 74,0 % auf € 811,3 Mio. Damit wurden 35,9 % des Umsatzes in Nordamerika erzielt (Vorjahr: 24,8 %). In Europa blieb der Umsatz in etwa auf Vorjahresniveau bei € 977,4 Mio. (Vorjahr: € 980,8 Mio.), was einem Anteil von 43,2 % entspricht (Vorjahr: 52,3 %). In den übrigen Ländern konnte der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % auf € 473,8 Mio. gesteigert werden. Der Umsatzanteil in den übrigen Ländern beträgt 20,9 % (Vorjahr: 22,9 %).

Mit 268.575 verkauften KTM Motorrädern, 75.266 verkauften HUSQVARNA Motorrädern und 31.651 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2022 konnte ein Absatz von 375.492 Motorrädern (2021: 332.881 Stück) erzielt werden (dies unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien von Partner Bajaj verkauften Motorräder). Die Motorrad-Division erreichte somit ein Absatzplus von 12,8 % und festigte damit mit ihren drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten.



- KTM
- Husqvarna Motorcycles
- GASGAS

In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 122.028 Motorrädern (+1,6 %). Rund zwei Drittel der produzierten Motorräder (253.464) wurden in Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Besonders stark war das Wachstum in Nordamerika, wo 109.711 Motorräder abgesetzt wurden, was einem Plus von 66,8 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Erfreulich zeigte sich auch die Absatzentwicklung in Südamerika mit 37.613 (+15,5 %) und in Asien mit 31.803 (+6,6 %) abgesetzten Motorrädern. Der Absatz in Australien war mit rund 19.478 abgesetzten Motorrädern in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.811 Stück). In Indien/Nepal lag der Absatz bei rund 51.484 Stück (-14,6 %).



Im Geschäftsjahr 2022 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 222.041 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 43.049 Stück oder +24,1 %. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle sowie der in Spanien produzierten GASGAS-Trials wurden weltweit 381.823 Motorräder (+17,9 %) produziert.

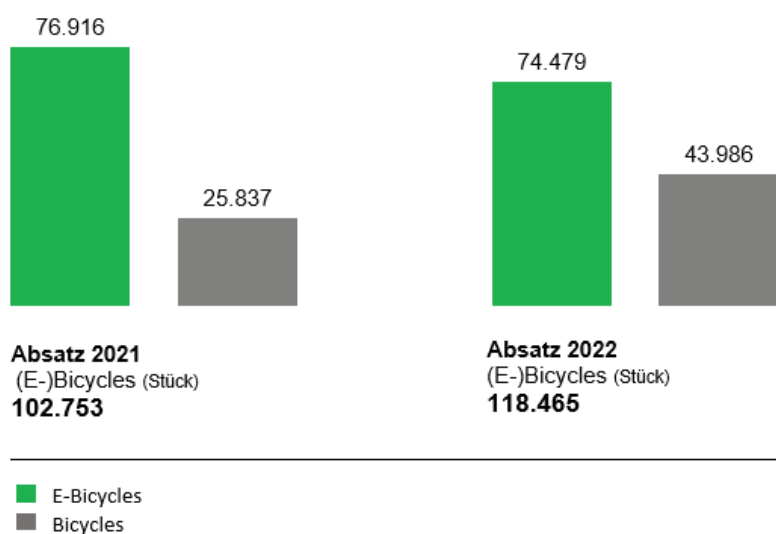
BICYCLES

In der Fahrrad-Division ist der Auf- und Ausbau der vier Marken „Husqvarna E-Bicycles“, „GASGAS Bicycles“, „FELT Bicycles“ und „R Raymon“ in vollem Gange. Die Sichtbarkeit aller Marken steigt durch Veranstaltungen, Messen und die neue Auftragsrunde für das Modelljahr 2022 stark an.

Um die notwendigen Produktionskapazitäten zu sichern, wurde im Vorjahr ein Joint Venture mit MAXCOM Ltd. gegründet, einem der größten Fahrradhersteller Osteuropas und einem bestehenden Hersteller der PIERER New Mobility GmbH. Auf einer Fläche von 130.000 Quadratmetern wird eine hochmoderne (E-)Bike-Produktionsstätte entstehen, die auch internationalen Anbietern die Möglichkeit bietet, sich am Standort anzusiedeln. Die jährliche Produktionskapazität wird bei rund 350.000 Einheiten liegen. Zudem wurde auch aufgrund der globalen Lieferkettenproblematik im Juni 2022 eine Tochtergesellschaft in Taiwan, die PIERER E-Bikes Asia Ltd. gegründet. Die PIERER E-Bikes Asia Ltd. wird die PIERER New Mobility in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren. Schließlich soll die neue Tochtergesellschaft in Taiwan dazu beitragen, die gesetzten langfristigen Unternehmens- und Umsatzziele zu erreichen.

Im Geschäftsjahr 2022 konnte in der Fahrrad-Division ein Umsatz in Höhe von € 171,2 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 162,7 Mio.). Dies bedeutet ein Umsatzplus von 5,2 % im Jahresvergleich. Der Umsatz lag hauptsächlich aufgrund von Engpässen in der Lieferkette und hier insbesondere bei den elektrischen Komponenten unter den budgetierten Erwartungen. Diesbezüglich ist das Unternehmen im ständigen Dialog mit ihren Lieferanten, um weitere mögliche Engpässe zu reduzieren. Das EBITDA lag in 2022 bei € 6,5 Mio. (Vorjahr: € 11,4 Mio.) und das EBIT bei € 2,5 Mio. (Vorjahr: € 7,0 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 3,8 % (Vorjahr: 7,0 %) und einer EBIT-Marge von 1,4 % (Vorjahr: 4,3 %).

Mit 74.479 E-Bicycles (Vorjahr: 76.916) und 43.986 non-E-Bicycles (Vorjahr: 25.837) konnte die Fahrrad-Division mit den Marken HUSQVARNA, R RAYMON, GASGAS und FELT ein Absatzwachstum von in Summe 15,3 % erzielen und insgesamt 118.465 Fahrräder verkaufen (Vorjahr: 102.753). Von den im Geschäftsjahr 2022 abgesetzten E-Bicycles wurden 71,4 % unter der Marke R Raymon, 20,6 % unter der Marke Husqvarna E-Bicycles sowie 8,0 % unter der Marke GASGAS verkauft. Die Absätze der Fahrräder ohne Elektroantrieb verteilen sich auf die beiden Marken FELT und R Raymon annähernd gleich (im Vorjahr ausschließlich R Raymon).



Rund 81 % des Absatzes entfallen auf Europa und hier insbesondere auf die DACH-Region. Weitere 11 % betreffen die nordamerikanische und rund 7 % die asiatische Vertriebsregion. Der restliche Absatz (rund 1%) betrifft Südamerika und Australien.

**ABSATZ NACH REGIONEN
GJ 2022**

- 67,0% DACH-Region
- 14,1% Restliches Europa
- 18,9% Rest der Welt

**UMSATZ NACH REGIONEN
GJ 2022**

- 71,5% DACH-Region
- 17,5% Restliches Europa
- 11,0% Rest der Welt

**BILANZANALYSE**

Die Bilanzstruktur der PIERER Mobility-Gruppe setzt sich wie folgt zusammen:

	2021		2022	
	Mio. €	in %	Mio. €	in %
Langfristige Vermögenswerte	992,8	48,8%	1.195,8	46,9%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.040,9	51,2%	1.354,8	53,1%
Vermögenswerte	2.033,7	100,0%	2.550,6	100,0%
Eigenkapital	765,6	37,6%	914,4	35,8%
Langfristige Schulden	649,5	31,9%	625,6	24,5%
Kurzfristige Schulden	618,7	30,4%	1.010,6	39,6%
Eigenkapital und Schulden	2.033,7	100,0%	2.550,6	100,0%

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 von € 2.033,7 Mio. auf € 2.550,6 Mio. um 25,4 %.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 992,8 Mio. auf € 1.195,8 Mio. liegt insbesondere analog zu den Vorjahren im Bereich von Entwicklungsprojekten, welche über den Abschreibungen liegen und zu einer Steigerung der immateriellen Vermögenswerte führten. Zudem stieg auch das Sachanlagevermögen vor allem aufgrund der Errichtung des neuen Headquarters von KTM North America im kalifornischen Murrietta.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Vorräte um € 248,8 Mio. Die weiteren Veränderungen betreffen einerseits den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte und andererseits die Reduktion der Zahlungsmittel. Dies führte insgesamt zu einer Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 30,2 % auf € 1.354,8 Mio.

Die kurzfristigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um € 391,9 Mio. (+63,4 %). Der Anstieg ist größtenteils auf den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Die langfristigen Schulden reduzierten sich leicht um 3,7 % auf € 625,6 Mio.

Das Eigenkapital erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um € 148,8 Mio. von € 765,6 Mio. auf € 914,4 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 170,6 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 34,3 Mio. und der Zukauf der Anteile an der KTM AG (Erhöhung der Anteile von 99,75 % auf 100 %) in Höhe von € 5,1 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € 17,6 Mio. betreffen im Wesentlichen die ergebnisneutrale Erfassung von

Fremdwährungsdifferenzen, die Bewertung von Finanzinstrumenten sowie die Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen. Die Eigenkapitalquote liegt mit 35,8% aufgrund der beschriebenen Bilanzerhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2021 von 37,6%.

LIQUIDITÄTSANALYSE

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2022 bei € 280,3 Mio. und damit um 23,7 % unter dem Vorjahreswert von € 367,4 Mio., wofür insbesondere der Anstieg im Working Capital hauptverantwortlich war.

Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -283,1 Mio. und liegt insgesamt deutlich über dem Vorjahreswert von € -195,1 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -64,6 Mio.). Zudem wurden die Investitionsausgaben durch die Investition in das neue US-Headquarter sowie den Kauf von 25,1 % der Anteile an der MV Agusta Motor S.p.A. erhöht.

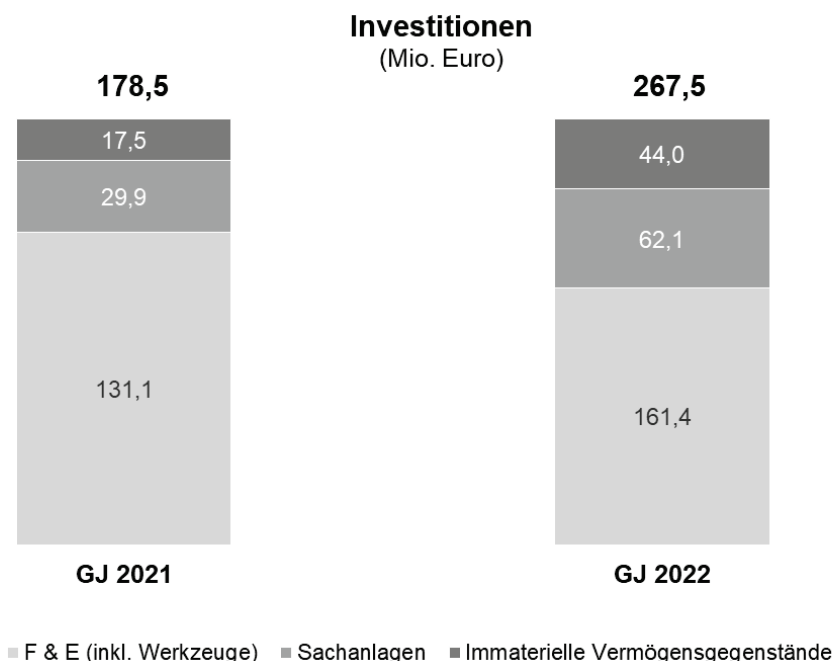
Aufgrund dieses hohen Investitionsniveaus und einer gestiegenen Kapitalbindung im Working Capital ist der Free Cash-Flow mit € -2,8 Mio. im Jahr 2022 leicht negativ. In den letzten drei Geschäftsjahren wurde ein durchschnittlicher Free Cash-Flow von 5,6 % vom Umsatz erwirtschaftet, welcher über der nachhaltigen Zielbandbreite von 3 bis 5 % des Umsatzes liegt.

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € -91,3 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um € 94,8 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -0,7 Mio.) auf € 278,7 Mio.

Durch die starke Eigenkapitalbasis und die langfristigen Finanzierungen stehen ausreichende Liquiditätsreserven nachhaltig zur Verfügung.

INVESTITIONEN

Im laufenden Geschäftsjahr wurden in der PIERER Mobility-Gruppe Gesamtinvestitionen in Höhe von € 293,4 Mio. (Vorjahr: € 203,1 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 25,9 Mio. (Vorjahr: € 24,6 Mio.) getätigt. Die Investitionen ohne Leasingprojekte verteilen sich auf Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge), Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände wie folgt:



Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie gewohnt hohe Investitionen in Serienentwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) vorgenommen. Die nachhaltig hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar.

Eine der bedeutendsten Einzelinvestitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) des Geschäftsjahres 2022 stellte der Weiterbau und die Fertigstellung des neuen Headquarters von KTM North America in Murrieta, Kalifornien dar. Auf einer Fläche von ca. 14.000 m² entstand ein Firmencampus, der sowohl Büro- und Motorsportgebäude als auch Lagerflächen umfasst. Das Investitionsvolumen für den Bau des Gebäudes belief sich auf rund 53 Mio. USD.

Weitere wesentliche Einzelinvestitionsprojekte umfassten in 2022 die Anschaffung neuer Produktionsanlagen zur Modernisierung der Fertigung, den Kauf von Grundstücken zur Sicherung zukünftiger Expansionen sowie Innenausbauten des im Geschäftsjahr in Betrieb genommenen neuen Logistikzentrums in Munderfing. Darüber hinaus wurde in den neuen Produktionsstandort für GASGAS Trial-Modelle in Terrassa, Spanien, nördlich von Barcelona, investiert, wo im Juni 2022 die Serienproduktion aufgenommen wurde.

In 2022 wurden auch umfassende Investitionen in das gemeinschaftliche Projekt mit MAXCOM Ltd. in Bulgarien getätigt. Dabei handelt es sich um eines der bedeutendsten Investitionsprojekte von PIERER New Mobility in den nächsten Jahren.

Der Anstieg der Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände resultiert, neben den laufenden Investitionen in IT und Lizenzen, größtenteils aus dem Zugang von Markenrechten.

Aufgrund der hohen Investitionen in Kapazitäten und Infrastruktur in den letzten Jahren und der Verlagerung der kleinmotorigen Husqvarna Motorcycles Straßenmodelle zum strategischen Partner Bajaj sind die benötigten Produktionskapazitäten in Österreich für die nächsten Jahre sichergestellt. Trotz makroökonomischer Herausforderungen auf globaler Ebene haben Investitionen in die (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, Elektromobilität und High-Tech-Modernisierung aktuell und auch in Zukunft höchste Priorität. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung dem bereits hohen Niveau der Vorjahre entsprechen.

4. NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2022, welcher Angaben zu Konzepten, nichtfinanziellen Risiken, Due Diligence Prozessen sowie Ergebnissen und Leistungsindikatoren hinsichtlich Umwelt-, Sozial- und Arbeitnehmerbelangen, der Achtung von Menschenrechten, sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung, enthält. Dieser Bericht wurde vom Aufsichtsrat gemäß § 96 AktG geprüft und ist online verfügbar unter <https://www.pierermobility.com/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsberichte>.

Der Corporate Governance Bericht ist auf der Webseite der Gesellschaft verfügbar unter <https://www.pierermobility.com/investor-relations/corporate-governance>.

5. FORSCHUNG & ENTWICKLUNG UND NEUE MODELLE

Für die PIERER Mobility AG als führender Hersteller von Premium Powered-Two-Wheelers (PTW)-Fahrzeugen in Europa ist es erklärtes Ziel, durch kontinuierliches Wachstum die Vorreiterrolle in Bezug auf Technologie, Vertrieb und Image in der Motorradwelt weiter auszubauen. Der Bereich Forschung- und Entwicklung steht daher seit Jahren besonders im Fokus. Als Resultat der verfolgten F&E-Strategie entstehen innovative Produkte, die den hohen Kundenerwartungen hinsichtlich Technologie und Performance gerecht werden. Gleichzeitig ermöglicht dies, nachhaltig neue Märkte zu erschließen.

Besonders hohe Priorität wird dabei der frühzeitigen Erkennung von Trends im Powered Two-Wheeler (PTW)-Segment und der Weiterentwicklung des Produktportfolios in technischer und funktioneller Sicht beigemessen. Gleichzeitig wird hohes Engagement zur Verfolgung, Erkennung und Umsetzung der Kundenanforderungen an die Produkte und Dienstleistungen der PIERER Mobility-Gruppe aufgebracht, um die in der Vergangenheit erarbeitete Vorreiterrolle weiter auszubauen und eine marktnahe Produktentwicklungsstrategie gewährleisten zu können.

Dank der global agierenden Forschungs- und Entwicklungsorganisation verfügt die PIERER Mobility-Gruppe über ein Netzwerk an hoch qualifizierten Mitarbeitern etwa im Bereich Konstruktion, Berechnung und Simulation. Dieses Netzwerk wird durch den betriebsinternen Maschinen- und Anlagenpark, der für Produktion, Aufbau und Validierung neu entwickelter Prototypen verantwortlich ist, unterstützt. Diese Kombination ermöglicht es, mit hoher Flexibilität auf sich ändernde Anforderungen und die damit einhergehende Komplexität zu reagieren.

Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 8,7 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet, dies entspricht in absoluten Werten € 213,2 Mio. (Vorjahr: € 162,4 Mio.).

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) und Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der MitarbeiterInnen aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich angesiedelt ist. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum am Hauptsitz in Mattighofen ist ein Innovationsstandort mit einer Nutzfläche von über 20.000 m², wo richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt werden.

Die **KTM Technologies** GmbH mit Sitz in Anif bei Salzburg, Österreich, ist spezialisiert auf Mobilitätskonzepte der Zukunft insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und Leichtbau. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien, wobei im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien, ein hohes Maß an Expertise vereint wird. Die KTM Technologies GmbH

arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH und Kunden aus anderen Industriezweigen zusammen. Zum Kreis von Partnern und Kunden gehören etablierte OEMs und Start-Ups aus Branchen wie Automobil und Luftfahrt, Maschinenbau und der Sportartikelindustrie.

Mit der Markteinführung der KTM Freeride E im Jahr 2014 gilt die PIERER Mobility-Gruppe als Pionier auf dem Gebiet der Elektromobilität. In den letzten Jahren wurde das Spektrum an elektrifizierten Fahrzeugen verschiedener Leistungskategorien auf alle Konzernmarken ausgedehnt. Die Entwicklung elektrifizierter Motorradmodelle erfolgt zum überwiegenden Teil in dem in den letzten Jahren aufgebauten, hauseigenen Kompetenzzentrum in Anif bei Salzburg.

Da elektrifizierte Antriebssysteme zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund ihrer geringen Leistungsdichte mit weitreichenden Einschränkungen hinsichtlich der Nutzbarkeit eines Motorrads einhergehen, zählt insbesondere die Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen im Bereich des Verbrennungsmotorenportfolios der PIERER Mobility-Gruppe zu den wesentlichen Agendapunkten des abgelaufenen Forschungsjahres. Um die oberen Fahrzeugsegmente mit höheren Leistungs- und Reichweitenanforderungen weiterhin dynamisch betreiben zu können, wurde beispielsweise die Untersuchung zukunftsfähiger synthetischer Kraftstoffe, sogenannter E-Fuels, und die Erprobung von Kraftstoffen mit erhöhtem Bioethanol-Anteil intensiv vorangetrieben.

Das Lärmemissionsverhalten von Motorrädern hat sich in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Akzeptanzkriterium für diese Fahrzeugkategorie entwickelt. Aus diesem Grund wurde im vergangenen Jahr proaktiv an der Erforschung der Geräuschquellen der Offroad-Modelle und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen gearbeitet.

Die **KTM Forschungs und Entwicklungs** GmbH ist Gründungsmitglied des Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Das im September 2021 nach intensiver Vorbereitungsarbeit gemeinsam mit weiteren, führenden Motorradherstellern gegründete Konsortium wird in den kommenden Jahren einen gemeinsamen technischen Standard für ein Batterie-Wechselsystem inklusive entsprechender Lade- und Tauschstationen erarbeiten. Ziel ist es, durch internationale Standardisierung des Batteriesystems die Kundenerwartungen hinsichtlich Reichweite, Ladezeit und Kosten zu erfüllen und so einen wichtigen Beitrag zur weiteren Verbreitung elektrifizierter Mobilitätskonzepte in urbanen Lebensbereichen zu leisten.

Zu den Erfolgen des abgelaufenen Jahres zählen etwa ein hybrider Bremsscheibenschutz und ein Motorschutz, die mit der im Haus entwickelten, patentierten CONEXUS Technologie hergestellt wurden. Diese neuartige Technologie ermöglicht das stoffschlüssige Verbinden verschiedener Materialien ohne einen zusätzlichen Fügeprozess wie Kleben oder Schrauben. Durch CONEXUS können aufwendige Prozesse, Energie und damit einhergehend CO₂ eingespart werden. Vor allem aber können durch den zielgerichteten Materialeinsatz Eigenschaftsprofile optimal ausgeschöpft werden. Die beiden Hybridbauteile zeichnen sich durch leichte, hochleistungsfähige Carbon-Composite Strukturen aus, welche mit einem schlagzähen Kunststoff gefügt werden. Die CONEXUS Technologie ermöglicht auch eine einfache und sortenreine Trennung der verwendeten Materialien zur Wiederverwertung. Um das CO₂-Einsparungspotential der Technologie zu verdeutlichen, wurde ein Bremsscheibenschutz entwickelt, der durch den Einsatz von natürlichen Flachfasern anstelle von Carbonfasern und der Verwendung eines bio-basierten Kunststoffes den CO₂-Fußabdruck beim Materialeinsatz um circa 70 % reduziert. Diese Innovation wurde in Paris mit dem „JEC Composites Innovation Award“, der höchsten Auszeichnung in der Composite-Industrie, prämiert. Im November folgte die renommierte Auszeichnung der Society of Plastic Engineers Europe, der SPE Award „Automotive Body Exterior“. Diese Auszeichnungen haben großes Interesse aus anderen Branchen an dieser Technologie geweckt, sodass bereits konkrete Projekte mit Partnern aus der Automobil- und Luftfahrtbranche initiiert wurden. Im Rahmen der Aktivitäten zur Verbesserung der Nachhaltigkeit wurden die zur Ökobilanzierung verwendeten Methoden und Tools stark weiterentwickelt. Die Ermittlung des CO₂-Fußabdrucks der eingesetzten Materialien ist ein wichtiges Element einer vollständigen Ökobilanz von Bauteilen und Gesamtfahrzeugen.

Für das Unternehmen „H2X Global“, einem australischen Start-Up, das im Bereich von Nutzfahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb tätig ist, wurde ein neuartiges Karosseriekonzept entwickelt. Durch die innovative, an ein Origami angelehnte Konstruktion können die Energie- und Einmalkosten für neue Fahrzeuge

reduziert werden. Dies stellt besonders für Nutzfahrzeuge mit geringeren Stückzahlen einen großen Kostenvorteil dar.

Im August 2022 initiierte KTM Technologies GmbH im Rahmen der internationalen Gala „Living Legends of Aviation“ einen „Innovation Talk“. Zielsetzung der Diskussionsrunde war die Vernetzung von Luftfahrt- und Automobilbranche, um Synergien für nachhaltige Mobilitätslösungen der Zukunft zu identifizieren.

Die Virtualisierung der Produktentwicklung ist ein wichtiger Baustein zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Letztlich ist die physische Freiprüfung von Komponenten und Gesamtfahrzeugen auf entsprechenden Prüfständen ein unerlässlicher Baustein in der Erprobung von Neuprodukten. Hierzu wurde am Standort Anif eine mit neuesten Prüfständen ausgestattete Prüffläche im Ausmaß von 300 m² geschaffen, um entwicklungsbegleitend die Qualitätssicherung der Produkte gewährleisten zu können.

Neben der Weiterentwicklung der 2021 erstmals in einem Serienmodell erhältlichen, adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage und den in enger Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelten Systemen für die neigungswinkelabhängige Traktionskontrolle und das Antiblockier-Bremssystem wurde im abgelaufenen Forschungsjahr an einer Vielzahl weiterer intelligenter Sicherheits- und Assistenzsysteme gearbeitet und umfassende Erprobungen durchgeführt. Stellvertretend für eine Vielzahl an parallel vorangetriebenen Technologieentwicklungsprojekten ist die Forschung an kamerabasierten Assistenzsystemen und die Erprobung hochentwickelter radarbasierter Sensorik zur Erkennung von Objekten zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt des abgelaufenen Jahres lag beispielsweise in der Entwicklung neuer Ansätze im Bereich Lichttechnologien mit dem Ziel, Motorradfahrten bei Dunkelheit durch bessere Ausleuchtung der Fahrbahn sicherer zu machen. Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine deutliche Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Aus diesem Grunde wurde im Jahr 2022 vor allem auch an der Entwicklung einer modularen Plattformarchitektur für Elektronikkomponenten gearbeitet. Ziel dieser Initiative ist es, schneller auf Produkthanforderungen reagieren zu können, den Komplexitätsgrad in der Elektronik-Komponentenentwicklung zu reduzieren und das Funktions- und Qualitätsniveau weiter zu erhöhen.

Konnektivitäts-Funktionen, die einen Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Zubehör wie etwa Smartphones ermöglichen, wurden in den letzten Jahren intensiv weiterentwickelt und zählen insbesondere im Premiumsegment zu unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen. Neben der Entwicklung von Komfortfunktionen wie Telefonie und Navigation stellen insbesondere die Entwicklung und Erprobung von Kommunikationssystemen zwischen dem Motorrad und anderen Fahrzeugen bzw. zwischen dem Motorrad und (Verkehrs-)Infrastruktur, wie etwa Ampelanlagen, einen zentralen Bestandteil der Aktivitäten des vergangenen Jahres dar.

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das damit einhergehende Potential zur **Verbrauchs- und Emissionsreduktion** sowie Verbesserung der Fahrbarkeit sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsphilosophie. Durch die intensiven Bemühungen der letzten Jahre konnte etwa das Gewicht unserer Offroad-Competition-Modelle mit jeder Generation weiter reduziert werden. Stellvertretend für eine Vielzahl an Forschungs- und Entwicklungsprojekten im Bereich der Material- und Oberflächenentwicklung wurde an der Entwicklung und Erprobung von Rädern und Fahrwerkskomponenten aus Faserverbundwerkstoffen sowie an der Weiterentwicklung des Fertigungsprozesses von Kunststoffteilen mit Designelementen in Hybridbauweise gearbeitet. Ein zusätzlicher Schwerpunkt ist die Untersuchung des Einsatzes von Recyclingmaterialien und biologisch basierenden Werkstoffen auf Bauteilebene.

Die im Rahmen des globalen Motorsportengagements siegreich erprobten KTM und HUSQVARNA Motocross-Modelle wurden ihren abschließenden Dauerhaltbarkeitstests unterzogen, erfolgreich in Serie übergeleitet und in den weltweiten Verkauf gebracht. Besonders hervorzuheben sind hierbei eine Vielzahl an technischen Lösungsansätzen – allen voran ein neuartiges Hybrid-Heckrahmenkonzept sowie weitreichende Überarbeitungen im Bereich des plattformübergreifend eingesetzten hochfesten Stahlrahmens. Der Serienhochlauf der vollständig überarbeiteten GASGAS Trial-Modelle stellt einen weiteren Meilenstein für die spanische Traditionsmarke dar. Die Serienüberleitung im Bereich elektrisch angetriebener Motorradmodelle wird durch die markenübergreifend angebotenen KTM SX E3-, HUSQVARNA EE3- und GASGAS MC E-3-Modelle abgerundet.

Das breit aufgestellte Portfolio an Street-Modellen der Konzernmarken KTM, HUSQVARNA und GASGAS erstreckt sich von Naked-Bikes, Supersport- und Touring-Modellen im Einstiegssegment über ein breites Mittelklassensegment mit Ein- und Reihenzweizylindermodellen bis hin zu Premium-Motorrädern mit effizienten und leistungsstarken Zweizylindermotoren. Hinsichtlich der Serienüberleitungen stand das Forschungsjahr 2022 besonders im Zeichen der Mittelklasse-Plattformen. Die finale Erprobung der HUSQVARNA 901 Norden Explorer, einer Weiterentwicklung des im Vorjahr vorgestellten, erfolgreichen Schwestermodells HUSQVARNA 901 Norden, sowie die Erprobung und Produktionsüberleitung der KTM 890 ADVENTURE- und KTM 890 ADVENTURE R-Modelle gehörten zu den umfangreichsten Projekten. Der Serienhochlauf der ersten GASGAS Straßenmodelle, der agilen Supermoto GAGAS 700 SM und dessen Pendant für raues Gelände, die GASGAS 700 ES, sind ein wichtiger Teil der Markenstrategie der Gruppe.

Das Forschungsjahr 2023 hält eine Vielzahl an Projektinitiativen in den Bereichen Grundlagenforschung, Technologie- und Gesamtfahrzeugentwicklung bzw. Erprobung und Validierung bereit. Analog zu den Tätigkeiten des abgelaufenen Jahres liegen die Schwerpunkte in der Motorenentwicklung insbesondere in der weiteren Effizienzsteigerung durch Optimierung des thermodynamischen Systems, Forschung an E-Fuels sowie generell an der Entwicklung und Erprobung von rein elektrischen Antriebssystemen und Energiespeichermodulen. Der Bereich Elektrik-/Elektronikentwicklung umfasst die Entwicklung neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme und innovativer Mensch-Maschine-Schnittstellen-Konzepte, die einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion von Unfällen leisten sollen. Weiters wird die Konsortialarbeit im Bereich Connected Motorcycles intensiv fortgesetzt. Bei KTM Technologies wird in 2023 der Fokus auf der Entwicklung neuer Konzepte im Bereich Bauteil- und Gesamtfahrzeug liegen, sowohl für die Unternehmensgruppe als auch für Kunden aus anderen Branchen. Ein weiterer Schwerpunkt wird im Bereich Technologietransfer und Qualifikation von Materialien gesetzt sowie auf Prozesse und Methoden zur Optimierung der Nachhaltigkeit von Produkten und Bauteilen. Die Kernkompetenzen der KTM Technologies im Bereich Leichtbau und Composite sollen in diversen branchenübergreifenden Entwicklungsprojekten von Produkten für die Mobilität der Zukunft eingesetzt werden.

MODELLE MOTORRÄDER

Im Geschäftsjahr 2022 wurden für den immer größer werdenden Kundenstamm wieder eine Vielzahl an neuen oder überarbeiteten Modellen der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS, sowohl im Offroad- als auch im Straßenbereich in den Markt gebracht. Nach dem Erscheinen der **KTM 890 DUKE R** Anfang 2020 brachte KTM im Februar 2022 die neue, überarbeitete 2022 KTM 890 DUKE R heraus. Die 2023 KTM 890 ADVENTURE R und die 2023 KTM 890 ADVENTURE richten sich an ein wachsendes Kundensegment, das Freiheit beim Motorradfahren sucht. Die mittelschweren Motorräder wurden als Lösung für potenzielle „neue“ Adventure-Fahrer präsentiert. Die überarbeitete 2023 KTM SXs-Modellpalette legt den Grundstein, um die Dominanz von KTM im Offroad-Segment weiter auszubauen. Als Teil der KTM SX-Modellreihe brachte KTM im August 2022 die neue 2023 KTM 50 SX Factory Edition heraus. Die 2023 KTM 450 SMR ist seit Juni 2022 erhältlich. Mit der neuesten Iteration der KTM EXC- und EXC-F-Modelle im Jahr 2023 untermauert KTM seinen Anspruch auf die Klassenführerschaft im Enduro-Offroad-Segment für alle Fahrer und Terrains, beginnend mit der 2-Takt-Einstiegsmaschine KTM 150 EXC und gekrönt von der klassenbesten 4-Takt-Maschine KTM 500 EXC-F. Die neuen Enduro-Modelle sind seit Mai 2022 bei den Händlern.

Darüber hinaus präsentierte KTM im dritten Quartal eine weitere Ergänzung des Produktportfolios auf vier Rädern. Mit dem neuen Supersportwagen KTM X-BOW GT-XR kombiniert KTM die im Motorsport bewährte READY TO RACE-DNA des KTM X-BOW GT2 mit den Anforderungen an ein straßentaugliches Fahrzeug.

Husqvarna Motorcycles hat sein Straßenprogramm, konkret die Svartpilen 401, Vitpilen 401 und die erst im letzten Jahr eingeführte Svartpilen 125, einer Generalüberholung unterzogen. Nach der Neugestaltung der Straßenmodelle ist auch die TE- und FE-Enduro-Reihe von Husqvarna Motorcycles des Modelljahres 2023 bei autorisierten Husqvarna Motorcycles-Händlern erhältlich. Ähnlich der Enduro-Modellreihe wurde auch die TC- und FC-Modellreihe 2023 von Husqvarna Motorcycles tiefgehend überarbeitet und dem neuesten Stand der Technik angepasst – mit dem Ziel die Technologieführerschaft zu behaupten. Ergänzend zum bereits überarbeiteten Modelljahr 2023 des Motocross- und Enduro-Lineups von Husqvarna Motorcycles und dessen neuen Spezifikationen und verwendeten Komponenten hat Husqvarna Motorcycles die neue Heritage-Serie dieser Motorräder vorgestellt, die seit September 2022 in streng limitierter Stückzahl über das Händlernetz

erhältlich ist. Für die im vergangenen Jahr vorgestellte NORDEN 901, ein dynamisches und vielseitiges Tourenmotorrad für Abenteuer mit hervorragender Leistung auf der Straße und im Gelände, wurde im ersten Quartal 2022 technisches Zubehör vorgestellt, das seither erhältlich ist. Seit Juni 2022 ist auch die Husqvarna Motorcycles 2023 FS 450 erhältlich. Auch mit den beiden Motorrädern der 701 Enduro und 701 Supermoto des Modelljahres 2023 setzt Husqvarna Motorcycles neue Maßstäbe im Segment von Einzylinder-Motorrädern.

Husqvarna Motorcycles setzt seine Pionierarbeit auf dem Gebiet der **elektrifizierten Motorräder** fort und überarbeitete 2022 seine elektrifizierten Kleinmotorräder EE 3 und EE 5 auf gewohnt hohem Qualitätsstandard der Marke. Mit einer Leistung, die der von benzinbetriebenen 50 cm³-Motorrädern entspricht, führt das EE 3 junge Fahrer in die Welt des Motocross ein, während sich das leistungsstärkere EE 5 auf den Motocross-Wettbewerb konzentriert. Die elektrischen Miniräder sind seit dem 3. Quartal über das Händlernetz erhältlich.

GASGAS Motorcycles hat die MC 450F Troy Lee Designs vorgestellt, das erste Team Edition Motocross-Bike. Darüber hinaus hat GASGAS seine Motocross-Baureihe für das neue Modelljahr 2023, das seit dem ersten Quartal 2022 erhältlich ist, mit einem neuen, lebendigen Look ausgestattet. Im zweiten Quartal 2022 stellte GASGAS Motorcycles seine ersten beiden Straßenmotorräder vor: Die GASGAS SM 700 und die GASGAS ES 700. Beide Modelle wurden im Laufe des Jahres 2022 in verschiedenen Ländern bei den Händlern zugänglich gemacht, wobei die Markteinführung in Nordamerika erst für 2023 geplant ist. Die in den letzten zwei Jahren entwickelte neue 2023er-Generation der GASGAS-Trial-Bikes wurde in vielen wesentlichen Punkten verbessert. Die neuen Trial-Bikes von GASGAS sind seit Ende August 2022 im Handel erhältlich.

Mit der streng limitierten 2023 GASGAS RX 450F Replica können Kunden ein Motorrad erwerben, das dem Motorrad, mit dem Sam Sunderland 2022 die Rallye Dakar gewonnen hat, fast vollständig entspricht. Zugleich hat GASGAS zwei neue Factory-Editionen veröffentlicht: Die GASGAS MC 450F Factory Edition und GASGAS MC 250F Factory Edition bieten höchste Offroad-Performance mit Komponenten der neuesten Generation.

In der ersten Jahreshälfte 2022 erfolgte die Markteinführung der aktualisierten Versionen der beiden so genannten Electric-Balance Bikes (kurz: **E-Balance Bikes**) 12eDRIVE und 16eDRIVE von STACYC™, die als Modelle aller drei Konzernmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS erhältlich sind. Bei diesen Rädern handelt es sich um elektrisch betriebene Fahrzeuge, die mit ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und ihrer Vielseitigkeit die perfekte Einstiegsplattform für die allerjüngsten zukünftigen Biker bieten und gleichzeitig ein neues Marktsegment darstellen. Mit einer Akkulaufzeit von bis zu 60 Minuten und einer Ladezeit von 30-60 Minuten für den 2-Ah-Akku des 12eDRIVE bzw. 45-60 Minuten für den 4-Ah-Akku des 16eDRIVE sowie einem Gewicht von nur 7,7 bzw. 9 kg bieten beide E-Balance Bikes dem Nachwuchs einen idealen Einstieg in das Erlernen des Fahrens auf zwei Rädern. E-Balance Bikes werden über die Vertriebswege von KTM, d. h. Motorradhändler, als auch über die Vertriebswege von PIERER New Mobility vertrieben.

MODELLE FAHRRÄDER

Der Startschuss für das neue Modelljahr 22 und die Präsentation der gesamten New Mobility-Produktkollektion aller Marken erfolgte vor allem während des Media Summit am 26. April 2022.

Husqvarna E-Bicycles setzt den Fokus fundamental auf Innovation im Bereich der E-Mobilität ein. Die Motivation der Marke besteht vorrangig darin, zukunftsorientierte New Mobility-Produkte zu entwickeln. Husqvarna E-Bicycles präsentierte auf dem Media Summit das neue Husqvarna Mountain Cross 6 (MC6), ein Vollcarbon-E-MTB mit neuer Geometrie und Kinematik. Das MC6 wird die Position von Husqvarna E-Bicycles in der E-MTB-Branche dank seines ausgeprägten Carbon-Rahmendesigns mit einzigartiger Motormontageposition verbessern und dient als Blaupause für zukünftige innovative Produktentwicklungen. Das Jahr 2022 markierte auch die erste vollständige Saison von Husqvarna E-Bicycles in den Elite-Wettbewerben der beliebten Enduro World Series Electric mit drei Elite-Rennfahrern.

GASGAS Bicycles baut auf dem Erfolg und der Marke von GASGAS im Motorradbereich auf und bietet Fahrern die Möglichkeit, Offroad-Trails mit leistungsstarken eMTBs zu erleben. Mit seinen Wurzeln in der Welt des Offroad-Motorradsports hat GASGAS im Jahr 2022 neue Wege beschritten und eine Vielzahl neuer elektrifizierter

New Mobility-Produkte auf den Markt gebracht, die eine breite Produktpalette vom leichten All-Mountain-Bike bis zum leistungsstarken Enduro-Bike abdecken.

Als jüngste Marke im Portfolio von PIERER New Mobility ist **FELT** auf Geschwindigkeit und Wettbewerb ausgerichtet. Die Marke brachte im Geschäftsjahr 2022 unter anderem zwei neue Plattformen auf den Markt: Das Breed Carbon Gravel Race Bike und das triathlonspezifische IA 2.0. Für 2023 wird sich die Marke auf jene beiden Kernprodukte konzentrieren, um in den kommenden Jahren ein zentraler Akteur im Radrennsport zu werden und das Angebot auf alle Rennsegmente, einschließlich des Off-Road-Bereichs, bei zeitgleicher Erweiterung des Modellportfolios auszuweiten.

R RAYMON fokussiert ein ausgewogenes Preis-/Leistungsverhältnis. Ein weiterer Beweis dafür ist die Plattform der neuen, leichten E-Mountain-Trial-Bikes (E-MTBs). Der Entwicklungsfokus lag auf einer weitergehenden Harmonisierung der drei Säulen Motor, Akku und Gewicht. Im Geschäftsjahr 2022 wurde das AirRay, ein leichtes Trial-eMTB, neu eingeführt. Mit dieser neuen Produktkategorie setzte R RAYMON einen wichtigen Meilenstein in einem stark wachsenden Produktsegment. Im E-All-Mountain-Segment präsentierte R RAYMON mit den neuen 2022er TrailRay E-Modellen weitere Neuheiten.

6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Als Europas führender „Powered Two-Wheeler“-Hersteller (PTW) zählt die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Motorradmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS zu den europäischen Technologie- und Marktführern. Die Geschäftstätigkeit der PIERER Mobility-Gruppe ist von laufenden Veränderungen geprägt. Die Nutzung der sich durch diese Veränderungen ergebenden Chancen ist der wesentliche Grundstein des Erfolges der PIERER Mobility-Gruppe. Zur Sicherung des zukünftigen unternehmerischen Erfolgs und Nutzung der sich ergebenden Chancen muss die Gruppe bewusst Risiken eingehen.

Das Management von Chancen und Risiken ist die Basis, um auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen adäquat zu reagieren. Sofern es wahrscheinlich ist, dass die identifizierten Chancen beziehungsweise Risiken eintreten, sind sie bereits in den Aussagen im Konzernanhang und -lagebericht verarbeitet. Die nachfolgenden Ausführungen beinhalten mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer für die PIERER Mobility-Gruppe positiven (Chancen) beziehungsweise negativen (Risiken) Abweichung von der Unternehmensprognose führen können.

Im Rahmen des Risikomanagements werden alle Einzel- und kumulierten Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, überwacht und gesteuert. Bestandsgefährdende Risiken werden grundsätzlich vermieden. Der Risikokonsolidierungskreis entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses der PIERER Mobility-Gruppe.

RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften, insbesondere der KTM AG, umfangreiche Steuerungs- und Controlling-Aufgaben im Rahmen eines internen, alle wesentlichen Standorte umfassenden, integrierten Kontrollsystems. Das rechtzeitige Erkennen, Evaluieren und Reagieren auf strategische und operative Risiken ist ein wesentlicher Bestandteil der Führungstätigkeit dieser Einheiten und leistet einen wesentlichen Wertbeitrag für das Unternehmen. Grundlagen dafür sind ein einheitliches und konzernweites, auf Monatsbasis aufgebautes Berichtswesen und eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Pläne.

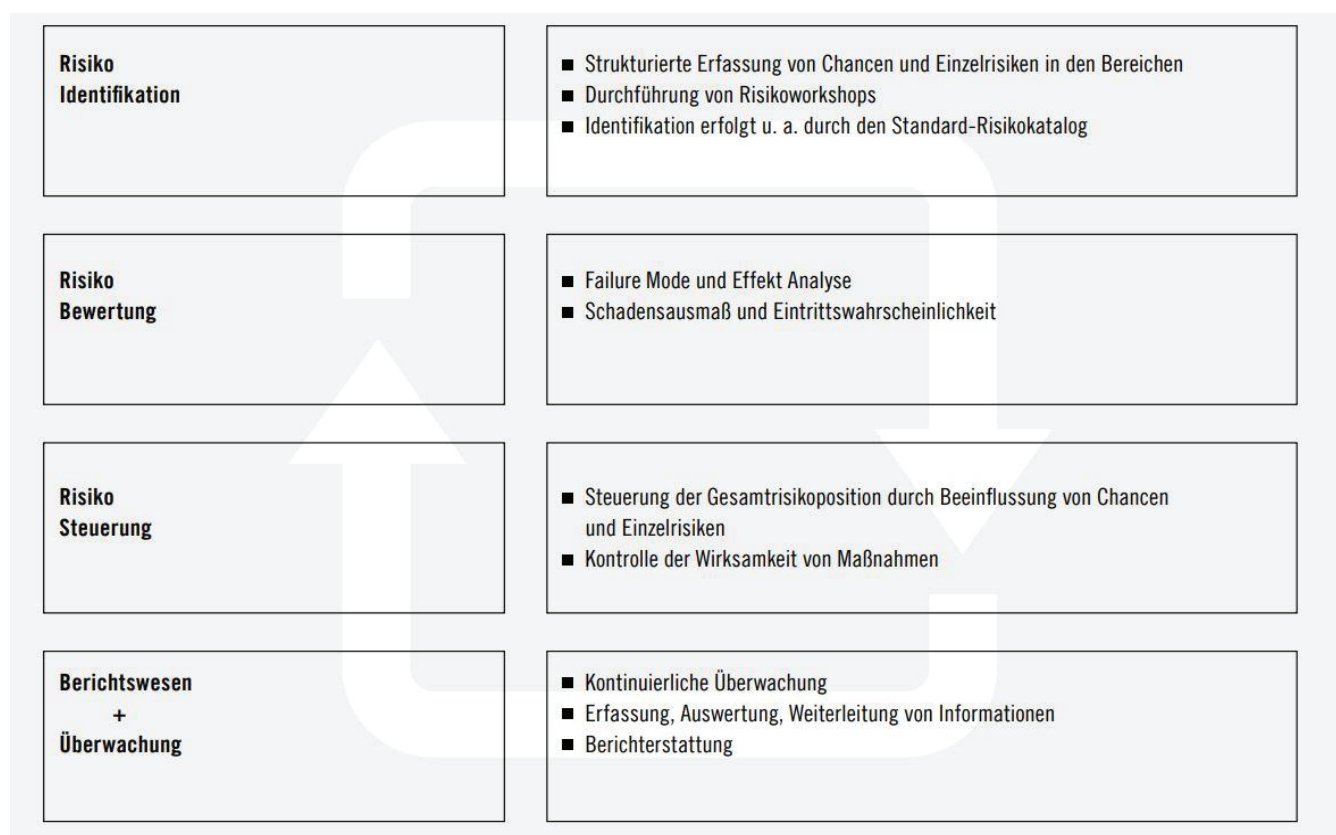
Die PIERER Mobility-Gruppe verfügt über ein mehrstufiges Risikomanagementsystem, bei dem die konzernweiten Risiken nach Standorten bzw. geografischen Bereichen erhoben werden. Die operative

Verantwortung und die Bewertung der konzernweiten Risiken erfolgt durch das Risikomanagement der KTM AG und dem lokalen Management und wird direkt an den Vorstand berichtet und von diesem sowie vom Konzernvorstand überwacht.

Eine präventive Analyse von potenziellen oder Beinahe-Ereignissen ist ebenso Ziel des Risikomanagements. Zusätzlich ist es auch Aufgabe des Risikomanagements, Risiken aktiv zu steuern und entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Unternehmensbereichen zu evaluieren.

RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

Die PIERER Mobility-Gruppe orientiert sich im Rahmen Ihrer Risikomanagementstrategie auf eine Risikoanalyse und Risikobewertung nach dem COSO® Framework. Demgemäß hat der Konzern folgende Kernbereiche der Risikomanagementstrategie definiert:



Das auf Ebene der KTM AG eingerichtete Risikomanagement führt regelmäßig Risikoanalysen für ausgewählte Produktions- und Vertriebsstandorte durch. Es werden nur Risiken außerhalb der Konzern-Bilanz und der Konzern-GuV dargestellt.

RISIKOMITIGATION

Es wird versucht, je nach Auswirkung auf das Unternehmen, Risiken durch entsprechende Maßnahmen zu minimieren, zu vermeiden oder auch in bestimmten Fällen bewusst einzugehen.

RISIKOBEWERTUNG

Ziel der Risikobewertung ist die kontinuierliche, qualitative und quantitative Bewertung aller identifizierten Chancen und Risiken zur Priorisierung von Risikosteuerungsmaßnahmen. Die Chancen- und Risikobewertung bei der PIERER Mobility-Gruppe soll folgenden Anforderungen entsprechen:

- **Objektivität:** Die Bewertung soll nach möglichst objektiven Maßstäben erfolgen.
- **Vergleichbarkeit:** Damit die Chancen und Risiken miteinander verglichen werden können, erfolgt eine quantitative Bewertung anhand einheitlich definierter Werte (sofern sinnvoll und möglich).

BEWERTUNGSMETHODIK

Chancen und Einzelrisiken werden anhand ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns beurteilt. Diese Beurteilung basiert auf Informationen über a) tatsächlich in der Vergangenheit eingetretenen Risiken, b) Benchmark-Werten aus der Branche oder c) selbst erstellten realistischen Expertenschätzungen.

Die quantitative Bewertung folgt einem Szenario orientiertem Ansatz, bei dem folgende Kategorien unterschieden werden: Best Case (BC), Most Likely Case (MLC), und Worst Case (WC). Hierbei handelt es sich um eine klassische Dreiecksverteilung. Für vereinzelte Risiken kann, wenn notwendig, zusätzlich eine qualitative Bewertung verwendet werden, bzw. können für schwankungsorientierte Risiken alternative Verteilungen (Normalverteilung, etc.) herangezogen werden. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos.

RISIKOÜBERWACHUNG /-KONTROLLE

Kernpunkt des operativen Risikomanagements ist die Identifizierung, Evaluierung und Beherrschung von wesentlichen Risiken aus dem operativen Geschäft. Dieser Prozess wird insbesondere von den oberen und mittleren Managementebenen der KTM AG durchgeführt und vom Vorstand der PIERER Mobility AG überwacht.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Die folgende Übersicht dient dem Gesamtüberblick über alle identifizierten Risiken und Chancen und zeigt deren Bedeutung für die PIERER Mobility-Gruppe auf. Gesamthaft hat die PIERER Mobility-Gruppe weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses bestandsgefährdende Risiken identifiziert.

▪ MARKTRISIKEN

Konjunkturelles Risiko

Die PIERER Mobility-Gruppe ist schwerpunktmäßig in der Motorrad- und Fahrradbranche tätig. Die Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt, in denen die PIERER Mobility-Gruppe mit ihren Produkten vertreten ist. Wie die letzten Jahre gezeigt haben, ist insbesondere die Motorradbranche zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Durch entsprechende Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt werden, wird dem Risiko entgegengewirkt.

Führende Wirtschaftsinstitute gehen davon aus, dass die derzeit hohen Inflationsraten mittelfristig nicht anhalten werden, es sich also um ein vorübergehendes Phänomen handelt. Dennoch ergibt sich aus der aktuellen Situation ein globales konjunkturelles Beschaffungs- und Absatzrisiko, das auch die PIERER Mobility-Gruppe betrifft. Im Wesentlichen liegt dieses Risiko in den – bereits durch die globale Verknappung getriebenen – gestiegenen Beschaffungspreisen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und Komponenten sowie in den gestiegenen Produktionsgemeinkosten, insbesondere bei den Energiepreisen, und den stark steigenden Transportkosten.

Auf der Beschaffungsseite begegnet die Gruppe dem Risiko aus steigenden Beschaffungspreisen durch mehrere Maßnahmen, wie z.B. die Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten, die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen bei Lieferantenpartnern durch Support Cost Engineering sowie die Vereinbarung von zeitlich befristeten Preiserhöhungen auf Basis von Indizes. Darüber hinaus hat die Gruppe bereits weitere wesentliche Maßnahmen zum Aufbau von Lagerbeständen und zur Absicherung der Produktion gesetzt. Aufgrund der Flexibilität im implementierten Produktionslayout ist die Gruppe auch in der Lage, bei globalen Entwicklungen, die zu immer engeren Lieferketten führen, die Produktionspläne bei Bedarf anzupassen. Schließlich ist PIERER Mobility bestrebt, die logistische Beschaffungsstruktur so anzupassen, dass die Transportwege und die damit verbundenen Kosten minimiert werden.

Die globalen Auswirkungen der hohen Inflationsraten könnten sich aber letztlich auch in einem veränderten, insgesamt reduzierten Konsumverhalten der Kunden niederschlagen. PIERER Mobility beobachtet derartige Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Kunden laufend und stellt fest, dass die Nachfrage nach Produkten der PIERER Mobility-Gruppe als Qualitätsanbieter von PTWs nach wie vor ein hohes Niveau aufweist. Weiter steigende Zinsen im Zuge der Inflationsbekämpfung könnten möglicherweise den Druck auf die Händler erhöhen und ein Absatzrisiko für die Gruppe darstellen. Die Gruppe steht daher in enger Abstimmung mit ihrem Händlernetz und unterstützt dieses mit gezielten Programmen.

Wettbewerb und Preisdruck

Speziell der Motorradmarkt in Industriestaaten ist von intensivem Wettbewerb geprägt, wobei die stärksten Konkurrenten von KTM vier japanische, drei europäische und in geringerem Ausmaß ein amerikanischer Hersteller sind und manche von ihnen größere finanzielle Ressourcen, höhere Absatzzahlen und Marktanteile besitzen. Im Straßenmotorradmarkt herrscht zudem ein hoher Preisdruck und neu hinzukommende Mitbewerber versuchen, über Niedrigpreisstrategien den Markteintritt zu schaffen. Durch die erfolgreiche Marktstrategie ist KTM Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller. Dies wurde unter anderem auch durch die vollständige Integration von GASGAS als dritte Motorradmarke und die weitere Entwicklung des Händlernetzes unterstützt. Durch unsere Innovationsstärke sehen wir uns als Technologieführer im Zweirad-Sektor in Europa. Die strategische Partnerschaft mit Bajaj, Indiens zweitgrößtem Motorradhersteller, und der Intensivierung der Zusammenarbeit mit CFMOTO, festigt die Wettbewerbsfähigkeit in den globalen Märkten.

Der Fahrradmarkt entwickelt sich stark angebotsseitig: Einer moderaten Steigerung der Nachfrage steht eine höhere Steigerung des Angebots durch eine Entspannung der Lieferketten-Situation bei bestehenden Anbietern entgegen. So entstehen Preisdruck und ein verstärktes Ringen um Marktanteile. Die PIERER Mobility-Gruppe kann hier ihr renommiertes und umfassendes Händlernetz als Vorteil nutzen. Zudem wird durch Integration von Marken wie zuletzt FELT Bicycles oder mit Lastenfahrrädern der Marke Johansson das Portfolio in verschiedene Richtungen attraktiv erweitert. Die Kooperation mit MAXCOM in Bulgarien verlagert die Wertschöpfungskette entscheidend nach Europa, schafft somit Resilienz und ermöglicht eine bessere Preisgestaltung.

Absatzrisiko

Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER Mobility-Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt dar. Ein Einbruch dieser Märkte könnte nachteilige Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit haben. Der Markteintritt in neue Märkte stellt im Wesentlichen ein Kostenrisiko dar, da in manchen dieser Märkte die Absatzentwicklung sowie die politischen Rahmenbedingungen schwer einschätzbar sind. Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird gemeinsam konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie im Motorradbereich gearbeitet. Um das Absatzrisiko zu diversifizieren, verfolgt auch die Fahrrad-Division das Ziel in weiteren Märkten erfolgreich zu expandieren.

Geopolitische Risiken

Darüber hinaus gilt es auch die geopolitischen Risiken verstärkt im Auge zu behalten. Insbesondere der Ukraine-Krieg wird die Weltwirtschaft negativ beeinflussen. Die PIERER Mobility Gruppe ist geschäftlich nicht unmittelbar von den militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine betroffen. Indirekt sieht sich die PIERER Mobility-Gruppe, wie die gesamte Industrie auch, vor allem mit weiter steigenden Energie- und Rohstoffkosten sowie negativen Auswirkungen auf die Kapitalmärkte konfrontiert.

▪ BRANCHENSPEZIFISCHE RISIKEN

Beschränkungen des Motorradfahrens

Der Umsatz der Gruppe hängt unter anderem von den Einsatzmöglichkeiten der Motorräder im Gelände ab und wird daher erheblich von nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst, die den Geländemotorsport, Motorradzulassungen und Lenkerberechtigungen regeln.

Aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro 5 am 1. Januar 2020 stand die Aktualisierung des gesamten Motorrad Street-Produktportfolios auf die neuen regulatorischen Anforderungen im Mittelpunkt der F&E-

Aktivitäten und wurde in 2020 abgeschlossen. Im Laufe des Kalenderjahres 2020 wurden sämtliche für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen vorgesehenen Modelle nach den „Euro 5“-Vorschriften neu typgenehmigt bzw. deren Typgenehmigung per Nachtrag von „Euro 4“ auf „Euro 5“ angehoben. Die Serienproduktion des ersten „Euro 5“ Modells erfolgte im Juli 2020 (Musterserie der KTM 890 Adventure Modelle). Das letzte „Euro 4“ Modell für den EU-Raum wurde im Dezember 2020 produziert. Seit 01.01.2021 werden für den EU-Raum und den Betrieb auf öffentlichen Straßen ausschließlich „Euro 5“ Fahrzeuge produziert (EU-Verordnung 168/2013 – zu den Euro 5-Anforderungen wird hier für weitere Informationen auf Seite 74 im Nachhaltigkeitsbericht 2021 verwiesen).

Beschaffungsrisiko

Im zweiten Jahr nach Ausbruch der COVID-19-Pandemie wurde der Konzern zunehmend mit der Halbleiterkrise und den damit verbundenen Engpässen von elektronischen Komponenten konfrontiert. Um die Lieferanten in dieser Situation zu unterstützen, griff PIERER Mobility aktiv in die Beschaffung von Elektronikkomponenten ein und konnte damit größere Ausfälle sowohl bei den Lieferanten als auch in den eigenen Produktionsstandorten verhindern. Zusätzlich zur Knappheit bei Elektrokomponenten kam es auch bei Rohmaterialien wie etwa Aluminium und Kunststoffgranulat zu vermehrten Engpässen, welche aber durch intensive Zusammenarbeit in der Supply Chain nur unwesentliche Auswirkungen hatten.

Das erste Halbjahr 2022 bestätigte die Prognosen von Ende 2021 und führte zu Störungen in der Beschaffung wesentlicher elektrischer Komponenten. Dank der engen Zusammenarbeit entlang der gesamten Lieferkette konnten die entstandenen Rückstände kontrolliert und gegen Ende des ersten Halbjahres aufgeholt werden. Auch wenn es in der zweiten Jahreshälfte zu Verzögerungen durch globale Lieferkettenengpässe bei der Beschaffung bestimmter Komponenten kam, konnte der Bedarf der jeweiligen Produktionsstandorte längerfristig gedeckt werden.

Das Beschaffungsrisiko der Motorrad-Division liegt in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, bestellte Komponenten gar nicht oder nicht zum vereinbarten Termin zu erhalten. Um die Verfügbarkeit von Komponenten bestmöglich sicherzustellen, legt die PIERER Mobility großen Wert auf eine langfristige Zusammenarbeit mit unseren Lieferpartnern sowie die sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten nach festgelegten Kriterien. Die Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Beziehungen zu ihren Lieferanten. Ein tiefes gegenseitiges Verständnis der Prozesse ist dabei aus Sicht des Unternehmens wesentlich. Da die Qualität der Motorräder maßgeblich von der Qualität und den Eigenschaften der zu beschaffenden Subkomponenten geprägt ist, wird insbesondere auf geeignete Betriebseinrichtungen und Produktionsprozesse der Lieferanten aber auch auf deren Finanzkraft und die Einhaltung ökologischer, sozialer und ethischer Standards geachtet.

In der Fahrrad-Division wird die Beschaffung der Komponenten und Fahrräder mittelfristig geplant. Durch entsprechende Lagerkapazitäten können auch kurzfristige Schwankungen ausgeglichen werden. Die Produkte werden auf Basis fix verhandelter Einkaufspreise kalkuliert. Dabei werden mit den Lieferanten Preise und Kapazitäten im Vorfeld vereinbart und gesichert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat mehrere Lieferanten aus verschiedenen Ländern für E-Bicycles im Portfolio, um das Risiko der Abhängigkeit weitestgehend zu reduzieren und die Stabilität der Lieferketten zu erhöhen. Rechtzeitige Verfügbarkeit der Rahmen und Antriebskomponenten als Risiko stellen erhöhte Anforderungen an die Lieferanten für E-Bicycles.

Forschung und Entwicklung, Rennsport

Technische Innovationen und die Einführung neuer Produkte sind maßgeblich für die Marktstellung der PIERER Mobility-Gruppe verantwortlich. Dazu müssen neue Trends rechtzeitig erkannt werden. Um dem Risiko entgegenzuwirken, ist es wichtig, die Innovationsfähigkeit der eigenen Produkte zu gewährleisten. Die Leistungen im Rennsport sind für das Unternehmen nicht nur als Marketinginstrument von großer Bedeutung, sondern bilden auch die Grundlage für die Produktentwicklung und sind Maßstab für die Serienentwicklung. Aus der Möglichkeit, Produkte unter Rennbedingungen bei Rennsportereignissen zu testen, werden wertvolle Erfahrungen gewonnen. Weiters werden technische Neuerungen vor der Serieneinführung einer umfassenden Prüfung durch das Qualitätsmanagementsystem unterzogen, um technische Fehler mit negativen Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung weitestgehend auszuschließen.

Um unsere technologische Vorreiterrolle weiter auszubauen und auch mit den großen Mitbewerbern mitzuhalten, verfolgt die PIERER Mobility-Gruppe eine sehr intensive Forschungs- und Entwicklungsstrategie. Das erklärt auch die relativ hohe Forschungsquote – aktuell liegt sie bei rund 8-9 % des Umsatzes.

▪ IT-RISIKEN

In der PIERER Mobility-Gruppe wird ein IT-Security- und Riskmanagement-System mit dem Ziel betrieben, unternehmensrelevante Risiken im Bereich Informationssicherheit erkennen und steuern zu können. Für weitere Ausführungen zu IT-Risiken wird auf den Konzernanhang (Kapitel VII) der PIERER Mobility AG verwiesen.

▪ FINANZIELLE RISIKEN

Für weitere Ausführungen zum Risikobericht sowie zu Finanzinstrumenten, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Mitigierung von Risiken durch den Einsatz von Finanzinstrumenten (z.B. Hedging von Fremdwährungspositionen mit Futures, Swaps etc.) wird auf den Konzernanhang (Kapitel VII und VIII) der PIERER Mobility AG verwiesen.

▪ SONSTIGE RISIKEN

Risiken durch Rechtliche Rahmenbedingungen

Da die PIERER Mobility-Gruppe ihre Produkte (Motorräder, E-Fahrräder bzw. Fahrräder ohne Elektroantrieb) in eine Vielzahl von Ländern vertreibt, ist sie dem Risiko der Veränderung von nationalen Vorschriften, Lizenzbedingungen, Steuern, Handelsbeschränkungen, Preisen, Einkommen und Devisenbeschränkungen, ferner dem Risiko von politischer, sozialer und ökonomischer Instabilität, Inflation und Zinsschwankungen, ausgesetzt. Für den Straßeneinsatz zugelassene Motorräder müssen entsprechende Lärm- und Abgasemissionsbestimmungen erfüllen, um am Markt des jeweiligen Landes zugelassen zu werden. Auch die Einsatzmöglichkeiten von Motorrädern im Gelände werden erheblich von nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflusst. Um dem Risiko entgegenzuwirken und bei Änderungen von nationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen rechtzeitig handeln zu können, werden die jeweiligen länderspezifischen Regelungen vor dem Markteintritt eingehend überprüft und laufend überwacht.

Betriebliches- und Umweltrisiko

Umweltrisiken können sich auf Produkte, die Produktion, die Beschaffung und auf nichtbetriebliche Faktoren beziehen. Hinsichtlich der Produkte ergeben sich Risiken durch etwaige Emissionen wie Lärm und Schadstoffe oder den Austritt umweltschädlicher Substanzen wie Treibstoff oder Öl. Um diese, ausgelöst durch etwaige Fehlfunktionen, zu minimieren, werden neben weiteren Maßnahmen vor allem die Homologationsauflagen strikt eingehalten, jedes Fahrzeug auf seine Funktionsfähigkeit und Einhaltung aller Grenzwerte auf eigenen Prüfständen geprüft und ein Labor zur Untersuchung der Wechselwirkung eingesetzter Werkstoffe mit Menschen und der Umwelt betrieben. Zudem wird zunehmend auf die Entwicklung emissionsfreier alternativer Antriebsysteme und Produkte gesetzt.

In der Produktion ergeben sich Umweltrisiken durch den etwaigen Austritt von Substanzen, Abfällen und Materialresten auf dem Gelände. Um diese zu verhindern, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die beispielsweise Abfallwirtschaftskonzepte, eine Motorölaufbereitungsanlage, Notfallpläne je Standort und professionelle Absauganlagen von Metallspänen in dafür vorgesehene Container umfassen. Emissionen aus dem Betrieb der Prüfstände werden ebenfalls durch Absaugungsanlagen abgefangen.

Umweltrisiken in der Beschaffung können sich aus der umweltbedingten Knappheit und Verteuerung der Ressourcen, der Zusammenarbeit mit Lieferanten ohne ausreichende Umweltbestrebungen und durch Emissionen aus Lieferwegen ergeben. Um diese Risiken zu minimieren, werden Maßnahmen getroffen, die eine Überprüfung der Lieferanten, eine Optimierung der Beschaffungswege sowie einen hohen Fokus auf regionale Beschaffung und den Einsatz ressourcenschonender, moderner Produktionstechnologie einschließen.

Zudem ergeben sich Umweltrisiken aus wetter- und klimabedingten Phänomenen wie Hochwasser und anderen Naturkatastrophen. Obwohl eine vollständige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, wird versucht, das Risiko einer Beeinträchtigung von Produktionsabläufen durch geeignete Notfallpläne und Versicherungen zu minimieren.

Personelle Risiken

Insbesondere in Hinblick auf den Wachstumskurs können sich Risiken aus dem Ausscheiden von Schlüsselkräften aus dem Unternehmen ergeben. Durch ein effizientes Personalmanagement sowie der stetigen Weiterführung von Personalentwicklungsprogrammen wird dem Risiko des Ausscheidens von Schlüsselkräften entgegengewirkt. Dem Risiko des Fachkräftemangels wird unter anderem durch ein umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte begegnet. Ziel ist die Rekrutierung von Mitarbeitern aus der Region und eine langfristige Bindung an das Unternehmen.

Interne und externe Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeber-Attraktivität sind ein wesentlicher Baustein, um den vorherrschenden Spirit der PIERER Mobility-Gruppe zu potenziellen neuen Mitarbeitern hinauszutragen. Mit diversen crossmedialen Mitarbeiterkampagnen konnte das Unternehmen den Personalbedarf im Berichtsjahr weitgehend abdecken. Im Bereich Lehre wurde nicht nur auf eine zielgruppengerechte Ansprache geachtet, sondern auch ein eigener Bereich für die Eltern der zukünftigen Auszubildenden geschaffen, um frühzeitig über Chancen und Möglichkeiten zu informieren und Ungewissheiten vorzubeugen.

Die PIERER Mobility-Gruppe hat seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Österreich zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeiter getroffen. Maßnahmen und Verordnungen der Regierung wurden umfänglich und rasch umgesetzt und durch die vorausschauende Arbeitsweise und den stetigen Austausch mit den Behörden zum Teil bereits vor ihrer gesetzlichen Verpflichtung in den Unternehmensalltag integriert. Daher konnte eine großflächige Ausbreitung im Unternehmen verhindert werden.

Geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren

Als Baustein zur Erreichung des European Green Deal, der Nachhaltigkeitsstrategie der Europäischen Kommission, verfolgt die sogenannte „Fit for 55“-Strategie das Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union bis 2030, um mindestens 55 % gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken.

Teil dieses Pakets ist die Änderung der Verordnung der CO₂-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, indem ab 2035 neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu 100% emissionsfrei sein müssen. Als emissionsfreie Fahrzeuge gelten – nach dem derzeitigen Vorschlag des EU-Rates – Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge. Um dem technologischen Fortschritt Rechnung zu tragen, ist eine Überprüfung alternativer Antriebslösungen im Jahr 2026 geplant; dies beinhaltet insbesondere auch den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen, sogenannten E-Fuels. Motorräder sind von der Verordnung nicht erfasst.

Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf der Ebene der KTM AG unterstützt PIERER Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung, die sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission orientiert. Elektromobilität wird hierbei eine essenzielle Rolle speziell in urbanen Lebensräumen spielen. In schwer zu elektrifizierenden Marktsegmenten wie etwa im Bereich der Freizeit- und Reisemotorräder, für die in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Antriebes und der Reichweiten wesentlich höhere Anforderungen gelten, werden auch Lösungsansätze auf Basis des Verbrennungsmotors wichtig sein. Dazu werden neben der Elektrifizierung des Antriebes auch die Verwendung von CO₂-neutralen E-Fuels in Verbrennungsmotoren eingeschlossen. Diese Strategie gibt für die PIERER Mobility AG die Leitlinie zur Bearbeitung des wesentlichen ESG-Themas „Nachhaltige Mobilität“ vor; hier werden unter anderem alternative Antriebstechnologien oder Schadstoffausstoß der Fahrzeuge betrachtet.

Unabhängig von regulatorischen Vorgaben ist die PIERER Mobility-Gruppe bestrebt, Lösungen anzubieten, Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Technologieoffenheit ist dafür ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Ein Mix aus

elektrifizierten Motorrädern (48 Volt) im unteren Hubraumbereich (bis max. 250 cm³) und solchen darüber, die mit E-Fuels betrieben werden, wird global als Zukunftsszenario in der Zweiradindustrie gesehen.

Hier wird auf die weiteren Ausführungen betreffend nichtfinanzielle bzw. nachhaltigkeitsbezogene Risiken (ESG Risiken) und klimabezogene Risiken im Nachhaltigkeitsbericht 2022 und TCFD Bericht 2022 verwiesen.

7. ANGABEN GEMÄß § 243A (ABS 1) UGB

1. Das Grundkapital beträgt EUR 33.796.535. Es ist zerlegt in 33.796.535 Stück auf Inhaber lautende, Stückaktien mit Stimmrecht, wobei jede Stammaktie am Grundkapital in gleichem Umfang beteiligt ist. Die Aktien gewähren die gewöhnlichen nach dem österreichischen Aktiengesetz den Aktionären zustehenden Rechte. Dazu zählt das Recht auf die Auszahlung der in der Hauptversammlung beschlossenen Dividende sowie das Recht auf Ausübung des Stimmrechtes in der Hauptversammlung. Sämtliche Aktien der PIERER Mobility AG sind seit dem 14. November 2016 an der SIX Swiss Exchange (SIX) im International Reporting Standard hauptnotiert (ISIN AT0000KTM102). Zudem waren die Aktien der PIERER Mobility AG vom 3. März 2020 bis zum 18. Oktober 2022 im regulierten Markt (General Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse gelistet. Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2022 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2022 keine eigenen Aktien hielt.
2. Zwischen der Pierer Konzerngesellschaft mbH, der Pierer Industrie AG und der Pierer Bajaj AG einerseits (die „Pierer-Gruppe“) und der Bajaj Auto Ltd. und Bajaj Auto International Holdings B.V. andererseits (die „Bajaj-Gruppe“) besteht seit 29. September 2021 ein Syndikatsvertrag (der „Syndikatsvertrag 2021“), der die Rechte und Pflichten der beiden Unternehmensgruppen in Bezug auf die Beteiligung der Pierer Industrie AG und der Bajaj Auto International Holdings B.V. an der Pierer Bajaj AG als Mehrheitsaktionärin der PIERER Mobility AG regelt. Der Syndikatsvertrag 2021 sieht vor, dass die Geschäftsordnung für den Vorstand und den Aufsichtsrat der Pierer Bajaj AG im Falle einer Übertragung des Eigentums von Aktien der PIERER Mobility AG der Zustimmung der von Bajaj nominierten Aufsichtsratsmitglieder der Pierer Bajaj AG bedarf. Die Pierer Bajaj AG, die wirtschaftlich Herrn DI Stefan Pierer zuzurechnen ist, unterliegt angesichts des Syndikatsvertrags auf der Ebene der Pierer Bajaj AG somit Veräußerungsbeschränkungen. Dem Vorstand sind keine weiteren Beschränkungen bekannt, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen.
3. Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2022 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
 - Pierer Bajaj AG: 73,82 % (direkte Beteiligung);
 - Pierer Industrie AG: 73,82 % (indirekte Beteiligung);
 - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 2,53 % (direkte Beteiligung) und 73,82 % (indirekte Beteiligung).
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
6. Es bestehen keine über das Gesetz hinausgehenden Bestimmungen hinsichtlich der Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und über die Änderung der Satzung.
7. Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

Berücksichtigt werden nur Möglichkeiten Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, die zum Stichtag 31. Dezember 2022 noch aufrecht waren:

Aufgrund der in der Hauptversammlung vom 27. April 2017 beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5a „Bedingtes Kapital“ folgende Bestimmung:

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gemäß § 159 Abs 2 Z 1 AktG um bis zu EUR 25.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 25.000.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in dieser Hauptversammlung eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden, erhöht. Die Kapitalerhöhung darf nur soweit durchgeführt werden, als die Gläubiger der Finanzinstrumente von ihrem Umtausch und/oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen. Der Ausgabebetrag und das Umtauschverhältnis sind nach Maßgabe anerkannter finanzmathematischer Methoden sowie des Aktienkurses in einem anerkannten Preisfindungsverfahren zu ermitteln. Die neu ausgegebenen Aktien der bedingten Kapitalerhöhung sind im gleichen Maße wie die bereits bestehenden Aktien der Gesellschaft dividendenberechtigt. Der Vorstand ist ermächtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem bedingten Kapital ergeben, zu beschließen.

Diese bedingte Kapitalerhöhung dient zur Ausgabe von neuen Aktien an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in der Hauptversammlung vom 27. April 2017 eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden. Diese von der Hauptversammlung vom 27. April 2017 eingeräumte Ermächtigung Finanzinstrumente gemäß § 174 AktG auszugeben, ist im Geschäftsjahr 2022 ohne Inanspruchnahme ausgelaufen. Eine bedingte Kapitalerhöhung im Sinne von Punkt § 5a „Bedingtes Kapital“ in der zum Stichtag geltenden Fassung der Satzung wird somit nicht stattfinden.

In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 4. Oktober 2019 wurde folgender Beschluss gefasst:

Der Vorstand wird für die Dauer von fünf Jahren ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates eigene Aktien auch auf andere Art als über die Börse oder durch ein öffentliches Angebot zu jedem gesetzlich zulässigen Zweck zu veräußern oder zu verwenden und hierbei auch das quotenmäßige Kaufrecht der Aktionäre auszuschließen (Ausschluss des Bezugsrechtes) und die Veräußerungsbedingungen festzusetzen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke ausgeübt werden.

Zum Stichtag 31. Dezember 2022 besteht jedoch weder eine Ermächtigung des Vorstands eigene Aktien zu erwerben noch hält die Gesellschaft eigene Aktien.

In der Hauptversammlung vom 29. April 2022 wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- a) Der Vorstand wird gemäß § 169 AktG ermächtigt, bis 29.04.2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft von EUR 33.796.535,00, allenfalls in mehreren Tranchen, gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu EUR 16.898.267,00 durch Ausgabe von bis zu 16.898.267 Stück auf Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien auf bis zu EUR 50.694.802,00 zu erhöhen und den Ausgabebetrag sowie die Ausgabebedingungen und die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapitalerhöhung im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzusetzen sowie allenfalls die neuen Aktien im Wege des mittelbaren Bezugsrechts gemäß § 153 Abs 6 AktG den Aktionären zum Bezug anzubieten.
- b) Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre ganz oder teilweise auszuschließen,
 - (i) wenn die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen erfolgt und in Summe der rechnerisch auf die gegen Bareinlagen unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital der Gesellschaft die Grenze von 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Einräumung nicht übersteigt,
 - (ii) wenn die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen erfolgt,

- (iii) zur Bedienung einer Mehrzuteilungsoption (Greenshoe), und / oder
- (iv) für den Ausgleich von Spitzenbeträgen.

8. Vereinbarungen der Gesellschaft, die bei einem Kontrollwechsel infolge eines Übernahmeangebotes wirksam werden, sich ändern oder enden sowie deren Wirkungen werden seitens der Gesellschaft nicht bekannt gegeben, da dies der Gesellschaft erheblich schaden würde.
9. Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Gesellschaft und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

8. WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS § 243A (ABS2) UGB

Das interne Kontrollsystem der PIERER Mobility-Gruppe hat die Aufgabe, die Ordnungsmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung, die Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen gesetzlichen und unternehmensinternen Vorschriften sowie die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit einschließlich des Schutzes des Vermögens vor Verlusten durch Schäden und Malversationen sicherzustellen. In der Gestaltung der Elemente des internen Kontrollsystems wurden international anerkannte Rahmenwerke für Interne Kontrollsysteme (z.B. COSO-Framework) berücksichtigt. Das System umfasst:

- Konzernweite Vorgaben für die Rechnungslegung
- Funktionstrennung als organisatorische Maßnahme
- Systemgestützte und prozessabhängige Kontrollen
- Prozessunabhängige Kontrollen
- Management von Risiken der Bilanzerstellung

Die PIERER Mobility-Gruppe setzt auf eine kontinuierliche Weiterentwicklung und Verbesserung des internen Kontrollsystems. Dazu erfolgt regelmäßig eine Überwachung seiner Funktionsfähigkeit durch Prozess- und Datenanalysen sowie unabhängige, externe Prüfungstätigkeiten. Im Folgenden werden die wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess dargestellt.

KONTROLLUMFELD

Die Organisationsstruktur der PIERER Mobility-Gruppe bildet die Basis für das Kontrollumfeld und das interne Kontrollsystem im Unternehmen. Im Bereich der Aufbauorganisation im (Konzern-)Rechnungswesen bestehen eindeutige Kompetenz- und Verantwortungsbereiche auf den unterschiedlichen Führungs- und Hierarchieebenen des Konzerns. Dies betrifft einerseits die Konzernzentrale in Wels sowie die österreichischen und alle internationalen Tochtergesellschaften. Die Bereiche Treasury und Business Process Finance sind in den operativen Bereichen der Gruppe angesiedelt, wobei auch hier die Aufgaben und Verantwortungen klar aufgeteilt sind.

Der starken internationalen Ausrichtung der PIERER Mobility-Gruppe und der damit zusammenhängenden dezentralen Gesellschafts- und Standortstrukturen wird durch die Zentralisierung von wesentlichen Unternehmensfunktionen im Bereich der Finanzberichterstattung in den österreichischen Standorten (insbesondere in Mattighofen) Rechnung getragen. Die Wahrnehmung und Steuerung der nationalen Geschäftstätigkeiten obliegt dem jeweiligen lokalen Management und wird vom Vorstand der KTM AG sowie vom Konzernvorstand überwacht.

In der Ablauforganisation setzt die PIERER Mobility-Gruppe auf ein ausgeprägtes und umfangreiches Regelwerk an Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben. Dies stellt eine angemessene Basis für ein starkes Kontrollumfeld und Kontrollsystem dar. Neue Bilanzierungsstandards werden hinsichtlich ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der PIERER Mobility-Gruppe beurteilt. Die Vorgaben an die Rechnungslegung und die Rechnungslegungsprozesse werden laufend überprüft und mindestens jährlich, bei Bedarf häufiger angepasst.

Die Überwachung der Einhaltung der rechnungslegungsbezogenen Regelungen und Kontrollen liegt in der Verantwortung des jeweils zuständigen Managements.

RISIKOBEURTEILUNG

Risiken in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden durch das Management erhoben und überwacht sowie im Risikomanagementprozess berücksichtigt. Der Fokus wird dabei auf jene Risiken gelegt, die als wesentlich zu betrachten sind.

Die wesentlichen Risiken im Bereich der Rechnungslegung umfassen die nicht vollständige Erfassung von bilanzierungsrelevanten Sachverhalten, Fehler in der Belegerfassung sowie fehlerhafte Berechnungen. Komplexe Bilanzierungsgrundsätze könnten zu einem erhöhten Fehlerrisiko, unrichtigen Ausweis sowie verspätete Bilanzerstellung führen. Zudem besteht das Risiko eines Datenzugriffes von unberechtigten Personen bzw. Datenmanipulation, Ausfall von IT-Systemen und Datenverlust.

Für die Erstellung des Abschlusses müssen regelmäßig Schätzungen vorgenommen werden, bei denen das immanente Risiko besteht, dass die zukünftige Entwicklung von diesen Schätzungen abweicht. Dies trifft insbesondere auf die folgenden Sachverhalte/Posten des Konzernabschlusses zu: Sozialkapital, Ausgang von Rechtsstreitigkeiten, Werthaltigkeit von Forderungen, Beteiligungen und Vorräten. Teilweise werden externe Experten zugezogen bzw. wird auf öffentlich zugängliche Quellen abgestellt, um das Risiko einer Fehleinschätzung zu minimieren.

KONTROLLMAßNAHMEN

Die PIERER Mobility-Gruppe hat ihre Kontrollen direkt in die (Konzern-)Rechnungslegungsprozesse integriert. Wesentliches Element ist dabei, neben prozessunabhängigen externen Kontrollmechanismen, das Prinzip der Funktionstrennung. Zur Gewährleistung einer vollständigen, zeitgerechten und richtigen Bilanzerstellung wurden in allen am Buchungsprozess beteiligten Bereichen Qualitätssicherungs- und Kontrollmaßnahmen implementiert. Sämtliche Kontrollmaßnahmen werden im laufenden Geschäftsprozess angewandt, um sicherzustellen, dass potenzielle Fehler in der Finanzberichterstattung vorgebeugt bzw. diese entdeckt und korrigiert werden. Des Weiteren führt die Anwendung von unternehmensinternen Richtlinien zu einer einheitlichen Behandlung der Geschäftsfälle sowie zu einer einheitlichen Bilanzierung und Berichterstattung.

In den wichtigen IT-Systemen mit Rechnungslegungsrelevanz sind Kontrollen integriert, die unter anderem die falsche Erfassung von Geschäftsvorfällen verhindern, die vollständige Erfassung von Geschäftsvorfällen beziehungsweise Bewertung der Geschäftsvorfälle entsprechend den Rechnungslegungsvorschriften sicherstellen oder die Überprüfung der Konsolidierung unterstützen sollen. Im Hinblick auf die steigenden Anforderungen an IT-Systeme in der Rechnungslegung sowie den ständig steigenden technischen Möglichkeiten führt die PIERER Mobility Gruppe regelmäßig IT-gestützte Analysen der Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen durch, um etwaige aufgetretene Kontrollschwächen zu erkennen und anschließend zu beseitigen.

Kontrollmaßnahmen in Bezug auf die IT-Sicherheit stellen einen Eckpfeiler des internen Kontrollsystems dar. So wird die Trennung von sensiblen Tätigkeiten durch eine restriktive Vergabe von IT-Berechtigungen unterstützt. Durch die eingesetzte ERP Software finden automatisierte Prüfungen statt, wie z.B. die automatisierten Kontrollen bei Rechnungsfreigabe und Rechnungsprüfung.

KOMMUNIKATION UND ÜBERWACHUNG

Die Verantwortung für die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im (Konzern-)Rechnungslegungsprozess ist klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. In die Beurteilung der Wirksamkeit fließen neben den Ergebnissen aus der unternehmensinternen Einschätzung auch jene von externen Prüfungen, z. B. im Rahmen der Jahresabschlussprüfung oder von externen IT-Security Audits, sowie des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses ein. Schwächen im Kontrollsystem werden unter Berücksichtigung ihrer möglichen Auswirkung auf die Rechnungslegungsprozesse behoben.

Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Abschlüssen, welche den Führungsebenen zur Verfügung gestellt werden, wurde im Konzern auch ein umfangreiches Internes Berichtswesen implementiert, das je nach Berichtsempfänger in unterschiedlichen Aggregationstiefen erstellt und verteilt wird.

Weitere zentrale Instrumente der Risikoüberwachung und -kontrolle sind die unternehmensweiten Richtlinien über den Umgang mit wesentlichen Risiken, der Planungs- und der Controlling-Prozesse, sowie die laufende Berichterstattung. Die Richtlinien umfassen die Festsetzung und Kontrolle von Limits und Handlungsabläufen zur Begrenzung finanzieller Risiken sowie die strikte Vorgabe des Vier-Augen-Prinzips bei Rechnungs- und Zahlungsfreigaben.

Darüber hinaus basiert das interne Kontrollsystem auf genauen Informationen über die Prozesse für die Rechnungslegung und Finanzberichtserstattung und schließt auch deren vorgelagerte Unternehmensprozesse, z. B. Bestellanforderungen oder Logistikprozesse, mit ein. Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems wird vom Management dahingehend überprüft, dass die Ergebnisse, die in komprimierter Berichtsform an das Management übermittelt werden von ihm analysiert, bewertet und kommentiert werden.

Vorstand und Prüfungsausschuss werden jährlich über die Einschätzung zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in der Rechnungslegung unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat sowie eine Ergreifung adäquater Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit.

9. AUSBLICK

Die PIERER Mobility-Gruppe setzt im Geschäftsjahr 2023 weiterhin auf Wachstum in ihren Kernbereichen, sowohl bei den Motorrädern als auch bei den (E-)Fahrrädern. Der Vorstand rechnet mit einem Umsatzwachstum zwischen 6 und 10 % bei einer EBIT-Marge von 8 bis 10 %.

Trotz des herausfordernden Umfeldes, insbesondere des Krieges in der Ukraine sowie der hohen Inflationsraten konnten die Motorradmarken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS ihre Marktanteile in allen wichtigen Absatzmärkten weitgehend behaupten. Obschon konfrontiert mit anhaltenden Problemen in den globalen Lieferketten, konnte die PIERER Mobility-Gruppe mit der Verfügbarkeit des neuen Modelljahres 2023 ihre Marktpräsenz stärken.

Die PIERER Mobility-Gruppe geht von einem mittel- bis langfristig wachsenden Motorradmarkt aus, obwohl aktuelle Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage nach Motorrädern führen können. Das Wachstum beim Absatz von Motorrädern wird vor allem von der anhaltend hohen Nachfrage in Nordamerika und Australien getragen werden. Für Europa wird mit einem leichten Rückgang des Marktes gerechnet. In Bezug auf die Absatzzahlen erwartet das Unternehmen, dass der Motorradmarkt für Qualitäts-Premiumprodukte insgesamt positiv bleibt.

Im Bereich New Mobility / (E-)Bicycles birgt der Markt für E-Mobilität im Allgemeinen kurz-, mittel- und langfristig großes Wachstumspotenzial. Als Teil dieses Marktes stellen neue Mobilitätskonzepte eine gesunde, nachhaltige und individuelle Fortbewegungsart dar. Analog zum Motorradmarkt geht die Gruppe von einem mittel- bis langfristig wachsenden Markt aus, wobei auch hierbei die aktuellen Entwicklungen zu einer kurzfristigen Abschwächung der Nachfrage in 2023 führen können.

Mit dem Angebot einer breiten Palette von innovativen Produkten durch die Marken Husqvarna E-Bicycles, R RAYMON, GASGAS und FELT ist die PIERER Mobility-Gruppe auch im Fahrradbereich nachhaltig zuversichtlich und bestrebt, ihren Marktanteil weiter auszubauen. Durch die verfolgte Markenstrategie und durch die Fokussierung auf neue Produktentwicklungen soll der Umsatz kontinuierlich gesteigert werden.

Im Geschäftsjahr 2022 sah sich die Gruppe mit Herausforderungen in den internationalen Lieferketten konfrontiert, da Kapazitäts- und Lieferengpässe bei einzelnen Lieferanten sowie in der internationalen Transportlogistik zu Lieferverzögerungen führten. Zwar rechnet die Gruppe für das Geschäftsjahr 2023 mit einer

Milderung dieser Problematiken, die Situation dürfte jedoch weiter angespannt bleiben. Die PIERER Mobility-Gruppe hat bereits verschiedene Maßnahmen gesetzt, um negative Auswirkungen im Bereich des Supply Chain-Managements zu erkennen und zu minimieren. Die zu erwartenden Herausforderungen und deren Folgen sollen durch die in den vergangenen Jahren überarbeitete und sukzessiv verfeinerte Lieferantenrisikobewertung sowie das implementierte Frühwarnsystem bei Auftreten globaler Ereignisse, die direkt oder indirekt die Lieferkette betreffen, gemäßigt werden. Neben Maßnahmen, die als Reaktion auf diese globalen Probleme in der Lieferkette ergriffen wurden, wurde im Juni 2022 die PIERER E-Bikes Asia Ltd als lokale Präsenz in Taiwan gegründet. Diese neu gegründete Tochtergesellschaft wird die PIERER Mobility-Gruppe in ihrem Supply Chain Management maßgeblich unterstützen und somit das Beschaffungsrisiko durch den direkten Zugang zum asiatischen Markt reduzieren.

Entsprechend der Vision der Gruppe, ein globaler Marktführer bei elektrisch betriebenen Zweirädern mit einer Motorleistung von 250W bis 15KW zu werden, wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit bei Motorrädern in den nächsten Jahren verstärkt auf alternative, insbesondere elektrifizierte Antriebe im Bereich bis 250 cm³ liegen.

Die urbane Mobilität der Zukunft ist von Geschwindigkeitsbegrenzungen und kurzen Distanzen gekennzeichnet und könnte daher von elektrisch betriebenen Antrieben profitieren. Daher wird der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit auf die Entwicklung von verschiedenen Modellen mit Niedrigvolt-Technologie (48 Volt) liegen. Die Mitgliedschaft im „Swappable Battery Motorcycle Consortium“ (SBMC) soll die Entwicklung und Verbreitung von tauschbaren Batteriesystemen und die Öffnung von technischen Standards beschleunigen. Die PIERER Mobility-Gruppe geht davon aus, dass die Elektrifizierung von Zweirädern mit höheren Anforderungen an Leistung und Distanz (über 250 cm³), abgesehen von einigen wenigen Nischenprodukten, keine geeignete Alternative für die Masse darstellt. Hierfür können synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) einen Beitrag zur CO₂ Neutralität leisten.

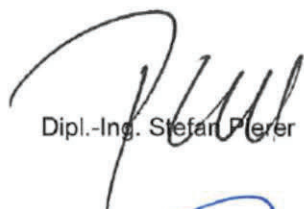
Im Jänner 2023 wurde die Produktion des 1.000.000sten Motorrads der Marken KTM und Husqvarna seit Bestehen der strategischen Partnerschaft mit der Bajaj-Gruppe in dessen Produktionswerk in Pune, Indien gefeiert. Die Kooperation mit Bajaj wird um die gemeinsame Entwicklung einer 48-Volt-Elektro-Zweiräder-Plattform erweitert. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet, dass bis 2030 zumindest ein Drittel des Konzernumsatzes mit elektrifizierten Zweirädern erwirtschaftet wird.

Die vertieften bzw. neu geschlossenen Kooperationen mit CFMOTO und MV Agusta erweitern das Portfolio an vertriebenen Motorrädern durch die PIERER Mobility-Gruppe. Die Umsetzung erfolgt über die Integration von CFMOTO- und MV Agusta-Produkten in ihr Vertriebsnetz, beginnend mit dem Geschäftsjahr 2023. Während sich der Vertrieb von CFMOTO-Produkten auf bestimmte Länder in Europa konzentrieren wird, werden MV Agusta-Motorräder weltweit über neu gegründete Gesellschaften vertrieben werden.

Mit der Erweiterung der Produktpalette setzt die PIERER Mobility-Gruppe über die PIERER New Mobility GmbH ihre Philosophie als Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen der Zukunft weiter fort. Die nächsten Expansionsschritte visieren die Erschließung der Märkte in Großbritannien, Australien, Neuseeland sowie Südafrika an. Eigenständige, differenzierte Vertriebskanäle sind die Säulen der erfolgreichen New Mobility-Strategie der Gruppe. Die Zusammenarbeit mit MAXCOM Ltd. wurde im Geschäftsjahr 2022 weiter intensiviert und ein Joint Venture zur Abwicklung der Supply Chain, Lagerung und Logistik gegründet. Die Inbetriebnahme ist in der zweiten Jahreshälfte 2023 geplant. Um die zukünftige anvisierte Produktions- und Absatzmenge durch die PIERER New Mobility GmbH und damit das angestrebte nachhaltige Unternehmenswachstum verwirklichen zu können, wurden in 2022 und werden auch in 2023 Investitionen in das gemeinschaftliche Projekt mit MAXCOM Ltd. getätigt werden.

Wels, am 15. März 2023

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Plerer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Friedrich Roithner



Mag. Viktor Sigl, MBA

3. Bestätigungsvermerk

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den Konzernabschluss der

PIERER Mobility AG,
Wels,

und ihrer Tochtergesellschaften („der Konzern“), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Kapitalflussrechnung und der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr und dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr 537/2014 (im Folgenden AP-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmens- und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise bis zum Datum dieses Bestätigungsvermerkes ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Ansatz von Entwicklungskosten

Siehe Konzernanhang Punkt 22.

Das Risiko für den Abschluss

Im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 421 Mio EUR unter dem Bilanzposten "Immaterielle Vermögenswerte" ausgewiesen und stellen daher einen wesentlichen Teil des Vermögens der Gruppe dar. Gemäß IAS 38 werden Forschungskosten als Aufwand behandelt, während Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte aktiviert werden, sofern die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.57ff. erfüllt sind.

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der Technologieführerschaft der Gruppe als führender Powered Two-Wheeler-Hersteller in Europa und den damit verbundenen neuen Entwicklungsprojekten (u.a. hohe Investitionen in Elektromobilität und emissionsfreie Produktpalette) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmende Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Neben der Erfüllung der Ansatzvoraussetzungen gemäß IAS 38.57ff. spielen beim Ansatz von Entwicklungskosten auch die Erfassung exakter Zeit- und Kosteninformationen für Entwicklungsprojekte eine wichtige Rolle.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben den Ansatz von Entwicklungskosten wie folgt beurteilt:

- Erlangung eines Verständnisses über den Prozess des Managements zur Abgrenzung von Forschungs- und Entwicklungskosten und der Evaluierung der Ansatzvoraussetzungen von Entwicklungskosten gemäß IAS 38.57ff.
- Evaluierung der Ausgestaltung, Einrichtung und Wirksamkeit der prozessbezogenen Kontrollen des Managements über die Aktivierung von Entwicklungskosten einschließlich Einsicht in die Dokumentation zur Projektumsetzbarkeit des Managements.
- Beurteilung anhand von Stichproben, ob eine ordnungsgemäße Abgrenzung zwischen Forschungs- und Entwicklungskosten, die als immaterielle Vermögenswerte aktiviert wurden, erfolgt ist.
- Bewertung der Angemessenheit der aktivierten Ausgaben auf Stichprobenbasis durch Abgleich der Materialkosten, Gemeinkosten und der angefallenen Ingenieurstunden mit externen Rechnungen und internen Stundenzetteln und Lohnabrechnungen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht, ausgenommen den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht und den Bestätigungsvermerk.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir geben keine Art der Zusicherung darauf.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf der Grundlage der von uns zu den vor dem Datum des Bestätigungsvermerks des Abschlussprüfers erlangten sonstigen Informationen durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der AP-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsgemäßer Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir erlangen ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.
- Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

- Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben und uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte austauschen, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – damit zusammenhängende Schutzmaßnahmen auswirken.
- Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält die nach § 243a UGB zutreffenden Angaben, und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld haben wir keine wesentlichen fehlerhaften Angaben im Konzernlagebericht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 AP-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. April 2022 als Abschlussprüfer gewählt und am 22. Juni 2022 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr beauftragt.

Wir sind ohne Unterbrechung seit dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2014 Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt "Bericht zum Konzernabschluss" mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 der AP-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Artikel 5 Abs 1 der AP-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit von der geprüften Gesellschaft gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Herr Dr. Helge Löffler.

Linz, 15. März 2023

KPMG Austria GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft



qualifiziert elektronisch signiert:
Dr. Helge Löffler
Wirtschaftsprüfer

Dieses Dokument wurde qualifiziert elektronisch signiert und ist nur in dieser Fassung gültig. Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutschsprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.