

**Konzernabschluss  
zum 31. Dezember 2023**

## Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023

	Anhang- Nr.	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
<b>Vermögenswerte:</b>			
<b>Langfristige Vermögenswerte:</b>			
Firmenwert	21	131.735	130.655
Immaterielle Vermögenswerte	22	668.967	570.356
Sachanlagen	23	483.886	443.712
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzanlagen	24	33.870	33.341
Latente Steueransprüche	25	9.934	13.782
Sonstige langfristige Vermögenswerte	26	5.436	3.999
		<b>1.333.828</b>	<b>1.195.845</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte:</b>			
Vorräte	27	857.255	653.928
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	28	350.801	270.422
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	29	146.087	137.616
Steuererstattungsansprüche		2.272	14.087
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	30	3.700	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	31	258.972	278.738
		<b>1.619.087</b>	<b>1.354.790</b>
		<b>2.952.915</b>	<b>2.550.635</b>

	Anhang- Nr.	31.12.2023 TEUR	31.12.2022 TEUR
<b>Eigenkapital und Schulden:</b>			
<b>Eigenkapital:</b>			
Grundkapital	32	33.797	33.797
Kapitalrücklagen	32	9.949	9.949
Sonstige Rücklagen einschließlich Konzernbilanzgewinn	32	860.515	863.989
<b>Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens</b>		<b>904.261</b>	<b>907.735</b>
Nicht beherrschende Anteile	32	5.012	6.661
		<b>909.273</b>	<b>914.396</b>
 <b>Langfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	33	962.849	458.620
Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	34	27.967	26.154
Latente Steuerschulden	25	120.665	124.428
Andere langfristige Schulden	35	18.517	16.407
		<b>1.129.998</b>	<b>625.609</b>
 <b>Kurzfristige Schulden:</b>			
Finanzverbindlichkeiten	33	72.049	76.635
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35	676.978	737.602
Rückstellungen	36	21.871	44.037
Steuerschulden		1.824	5.203
Andere kurzfristige Schulden	35	140.922	147.152
		<b>913.644</b>	<b>1.010.630</b>
		<b>2.952.915</b>	<b>2.550.635</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2022 TEUR
Umsatzerlöse	8	2.661.210	2.437.200
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	9	-1.977.117	-1.745.878
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>684.093</b>	<b>691.322</b>
Vertriebs- und Rennsportaufwendungen	10	-289.838	-242.800
Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen	11	-53.764	-55.352
Verwaltungsaufwendungen	12	-185.742	-164.900
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13	-799	-391
Sonstige betriebliche Erträge	14	3.736	2.377
Ergebnis aus at-Equity Beteiligungen	15	2.338	4.994
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>160.024</b>	<b>235.250</b>
Zinserträge	16	10.669	4.023
Zinsaufwendungen	16	-73.940	-19.313
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	16	-4.620	-4.057
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>92.133</b>	<b>215.903</b>
Ertragsteuern	17	-15.720	-45.280
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>170.623</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		80.183	169.921
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		-3.770	702
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	18	2,37	5,03

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2022 TEUR
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>170.623</b>
<b>Posten, die in den Gewinn oder Verlust umgliedert wurden oder anschließend umgliedert werden können</b>			
Fremdwährungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	32	-4.195	1.684
Fremdwährungsumrechnung aus nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen	24, 32	-1.051	-255
Bewertung Cash-Flow-Hedges	32	-9.851	19.651
Latente Steuer auf die Bewertung von Cash-Flow-Hedges	32	2.340	-4.742
		<u>-12.757</u>	<u>16.338</u>
<b>Posten, die nicht in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden</b>			
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	32, 34	-485	1.606
Steuereffekt	32	112	-539
		<u>-373</u>	<u>1.067</u>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-13.130</b>	<b>17.405</b>
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>63.283</b>	<b>188.028</b>
davon Eigentümer des Mutterunternehmens		67.053	187.326
davon Nicht beherrschende Gesellschafter		-3.770	702

**Konzern-Kapitalflussrechnung  
für das Geschäftsjahr vom 1.1.2023 bis 31.12.2023**

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2022 TEUR
<b>Betriebstätigkeit</b>			
<b>Ergebnis des Geschäftsjahres</b>		<b>76.413</b>	<b>170.623</b>
+ (-) Zinsaufwendungen / Zinserträge	16	63.271	15.290
+ Steueraufwendungen	17	15.720	45.280
+ Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	22, 23	163.504	145.858
+ (-) Dotierung (Auflösung) von langfristigen Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer		240	-1.517
(-) + Gewinne (Verluste) aus der Equity-Konsolidierung	15	-2.338	-4.994
(-) + Gewinne (Verluste) aus dem Abgang von Anlagevermögen	22, 23	0	10.199
+ (-) Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen (Erträge)	VI	8.731	-23.987
+ Zinseinzahlungen		9.630	3.982
- Zinsauszahlungen		-67.623	-18.880
- Steuerzahlungen		-10.457	-43.768
+ Erhaltene Dividenden		943	984
<b>Brutto Cash-Flow</b>		<b>258.034</b>	<b>299.070</b>
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Vorräten		-224.004	-241.620
- (+) Erhöhung (Verminderung) von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen, sonstigen kurz- und langfristigen Vermögenswerten		-39.986	-154.610
+ (-) Erhöhung (Verminderung) von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vorauszahlungen und anderen kurz- und langfristigen Schulden		-104.895	377.495
<b>Erhöhung (Verminderung) des Nettoumlaufvermögens</b>		<b>-368.885</b>	<b>-18.735</b>
<b>Cash-Flow aus Betriebstätigkeit</b>		<b>-110.851</b>	<b>280.335</b>

	Anhang- Nr.	2023 TEUR	2022 TEUR
<b>Investitionstätigkeit</b>			
- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22, 23	-312.950	-246.519
- Auszahlungen für den Erwerb von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	7, 24	0	-16.017
+ Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen		13.124	300
+ Einzahlungen aus der Veräußerung von nach der at-Equity Methode bilanzierten Unternehmen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten	24	932	1.275
- Erwerb von Tochterunternehmen	7	-1.609	-5.477
- Auszahlungen aus sonstigen Vermögenswerten		-1.637	-16.687
<b>Cash-Flow aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-302.140</b>	<b>-283.125</b>
<hr/>			
<b>Free Cash-Flow</b>		<b>-412.991</b>	<b>-2.790</b>
<hr/>			
<b>Finanzierungstätigkeit</b>			
- Dividendenzahlungen an Dritte		-68.093	-34.297
- Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen	32	-214	-5.055
+ Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen		0	251
+ Einzahlungen von Eigenkapital in vollkonsolidierte Gesellschaften von nicht beherrschenden Gesellschaftern	32	2.556	2.556
+ Aufnahme von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	33, VI	504.175	0
- Tilgung Schuldscheindarlehen	33, VI	-24.027	-6.000
- Tilgung Forschungsdarlehen	VI	-2.400	-14.118
- Rückzahlung von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten	VI	0	-6.687
- Tilgung Leasingverbindlichkeiten	VI, 48	-25.158	-23.414
+ (-) Veränderung sonstiger kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	VI	11.823	-4.531
<b>Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>398.662</b>	<b>-91.295</b>
<hr/>			
<b>Gesamt Cash-Flow</b>		<b>-14.329</b>	<b>-94.085</b>
+ Anfangsbestand der liquiden Mittel im Konzern		278.738	373.509
+ Veränderung durch Fremdwährungseffekte		-5.437	-686
<b>Endbestand der liquiden Mittel im Konzern</b>		<b>258.972</b>	<b>278.738</b>

## Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt	
	Grundkapital	Rücklagen		Ausgleichs-posten	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile			
		Kapital-rück-lagen	einschließlich Konzern-bilanzgewinn							Rücklage nach IFRS 9
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		
<b>Stand am 1. Jänner 2023</b>	<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>845.432</b>	<b>16.255</b>	<b>2.302</b>	<b>0</b>	<b>907.735</b>	<b>6.661</b>	<b>914.396</b>	
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	80.183	0	0	0	80.183	-3.770	76.413	
Sonstiges Ergebnis	32		-373	-7.511	-5.246	0	-13.130	0	-13.130	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>79.810</b>	<b>-7.511</b>	<b>-5.246</b>	<b>0</b>	<b>67.053</b>	<b>-3.770</b>	<b>63.283</b>	
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>										
Dividenden an Dritte	18, 32	0	0	-67.593	0	0	-67.593	-500	-68.093	
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	32	0	0	-214	0	0	-214	0	-214	
Gewinne und Verluste aus Sicherungsgeschäften und Kosten der Absicherung, die in die Vorräte umgegliedert worden sind		0	0	0	-309	0	-309	0	-309	
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	35	0	0	-2.420	0	0	-2.420	0	-2.420	
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Änderung der Anteilsverhältnisse	32	0	0	0	0	0	0	2.556	2.556	
Konsolidierungskreisänderungen		0	0	0	0	0	0	61	61	
Sonstiges		0	0	9	0	0	9	4	13	
<b>Stand am 31. Dezember 2023</b>		<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>855.024</b>	<b>8.435</b>	<b>-2.944</b>	<b>0</b>	<b>904.261</b>	<b>5.012</b>	<b>909.273</b>

Anhang-Nr.	Eigenkapital der Eigentümer des Mutterunternehmens							Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	Konzern-eigenkapital Gesamt	
	Grundkapital	Rücklagen		Ausgleichs-posten	Rücklage für eigene Anteile	Gesamt	Anteile			
		Kapital-rück-lagen	einschließlich Konzern-bilanzgewinn							Rücklage nach IFRS 9
TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR		
<b>Stand am 1. Jänner 2022</b>	<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>714.154</b>	<b>1.369</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>760.142</b>	<b>5.409</b>	<b>765.551</b>	
Ergebnis des Geschäftsjahres	0	0	169.921	0	0	0	169.921	702	170.623	
Sonstiges Ergebnis	32		1.067	14.909	1.429	0	17.405	0	17.405	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>170.988</b>	<b>14.909</b>	<b>1.429</b>	<b>0</b>	<b>187.326</b>	<b>702</b>	<b>188.028</b>	
<b>Transaktionen mit Anteilseignern</b>										
Dividenden an Dritte	18, 32	0	0	-33.797	0	0	-33.797	-500	-34.297	
Kauf/Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen	32	0	0	-3.298	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	-23	0	-23	
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	35	0	0	-2.579	0	0	-2.579	0	-2.579	
Kapitalerhöhung von nicht beherrschenden Gesellschaftern ohne Änderung der Anteilsverhältnisse	32	0	0	0	0	0	0	2.556	2.556	
Sonstiges		0	0	-36	0	0	-36	0	-36	
<b>Stand am 31. Dezember 2022</b>		<b>33.797</b>	<b>9.949</b>	<b>845.432</b>	<b>16.255</b>	<b>2.302</b>	<b>0</b>	<b>907.735</b>	<b>6.661</b>	<b>914.396</b>



# KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

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.....	15
III.	Segmentberichterstattung .....	16
IV.	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung.....	19
8.	Umsatzerlöse .....	19
9.	Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen .....	19
10.	Vertriebs- und Rennsportaufwendungen .....	20
11.	Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen .....	20
12.	Verwaltungsaufwendungen .....	20
13.	Sonstige betriebliche Aufwendungen .....	21
14.	Sonstige betriebliche Erträge.....	21
15.	Ergebnis aus At-Equity Beteiligungen .....	21
16.	Finanz- und Beteiligungsergebnis .....	21
17.	Ertragsteuern .....	22
18.	Ergebnis je Aktie und Vorschlag für die Ergebnisverwendung.....	23
19.	Aufwendungen für den Abschlussprüfer.....	23
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 .....	33
28.	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.....	33
29.	Kurzfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte .....	34
30.	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte .....	35
31.	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente .....	35
32.	Konzerneigenkapital .....	35
33.	Finanzverbindlichkeiten .....	38
34.	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer .....	39
35.	Andere kurz- und langfristige Schulden und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ..	41
36.	Rückstellungen .....	42
VI.	Angaben zur Kapitalflussrechnung .....	42

VII.	Risikobericht .....	44
37.	Risikomanagement .....	44
38.	Marktrisiken.....	45
39.	Branchenspezifische Risiken.....	46
40.	IT-Risiken.....	47
41.	Finanzielle Risiken.....	48
42.	Sonstige Risiken .....	54
VIII.	Finanzinstrumente und Kapitalmanagement.....	56
43.	Grundlagen .....	56
44.	Einstufung und beizulegende Zeitwerte .....	57
45.	Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten .....	63
46.	Hedging.....	65
47.	Kapitalmanagement.....	69
IX.	Leasingverhältnisse .....	70
48.	Leasingverhältnisse als Leasingnehmer (IFRS 16).....	70
49.	Leasingverhältnisse als Leasinggeber (IFRS 16).....	72
X.	Erläuterungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen sowie zu den Organen.....	72
50.	Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.....	72
51.	Organe der PIERER Mobility AG.....	75
52.	Vorstands- und Aufsichtsratsbezüge.....	76
XI.	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag .....	76
XII.	Konzernunternehmen (Beteiligungsspiegel) .....	76
XIII.	Freigabe des Konzernabschlusses .....	80

# KONZERNANHANG

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

## 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, Husqvarna und MV Agusta Motorcycles. Mit ihrer Innovationskraft ist PIERER Mobility durch ihre Motorradmarken ein wegweisender Technologieführer für zweirädrige E-Mobilität. Mit Husqvarna und GASGAS E-Bicycles wird das Zweiradsortiment komplementiert. Das Premium-Markenangebot bietet weiters Hochleistungs-komponenten 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 zusätzlich im Prime Market der Wiener Börse gelistet.

### 2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Konzernabschluss für den Zeitraum 1. Jänner bis 31. Dezember 2023 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.

### 3. NEU ANGEWENDETE STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Tabelle zeigt die erstmalig verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen, die auch bereits von der EU-Kommission zum 31.12.2023 übernommen wurden:

Erstmalige Anwendung	Neue Standards und Interpretationen	Veröffentlicht durch das IASB
1. Jänner 2023		
	Änderungen IAS 1 und IFRS Practice Statement 2 – Angabe von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	12. Februar 2021
	Änderungen zu IAS 8 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, Änderungen von Schätzungen und Fehlern - 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
	IFRS 17 Versicherungsverträge	18. Mai 2017
	Änderungen zu IFRS 17 – erstmalige Anwendung von IFRS 17 und IFRS 9 - Vergleichsinformationen	9. Dezember 2021
	Änderungen zu IAS 12 Ertragsteuern – Reform des internationalen Steuersystems – Mustervorschriften für Pillar 2	23. Mai 2023

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

### 4. ZUKÜNFTIG ANZUWENDEnde 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 2024		
	Änderungen zu IFRS 16 Leasing – Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion	22. September 2022
	Änderung an IAS 1 – Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig und langfristige Schulden (einschließlich Verschiebung des Zeitpunkts des Inkrafttretens sowie langfristige Verbindlichkeiten mit Covenants)	31. Oktober 2022

Das IASB und das IFRIC haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, welche aber im Geschäftsjahr 2023 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 an IAS 7 und IFRS 7 – Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen (Supplier Finance Arrangements)	1.1.2024	25.5.2023	Nein
Änderungen an IAS 21 – Auswirkungen von Wechselkursänderungen - Fehlende Umtauschbarkeit	1.1.2025	15.8.2023	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 131.735 (Vorjahr: TEUR 130.655) 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), „MV Agusta“ in Höhe von TEUR 20.165 (Vorjahr: TEUR 20.165) und „JOHANSSON“ in Höhe von TEUR 1.300 (Vorjahr: TEUR 0) angesetzt. Die Marke „FELT“ wurde als zur Veräußerung gehaltener Vermögenswert klassifiziert und mit einem Wert in Höhe von TEUR 3.700 angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter Punkt 21. „Firmenwert“, Punkt 22. „Immaterielle Vermögenswerte“ und Punkt 30. „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ zu entnehmen.
- Latente Steueransprüche auf nicht verfallbare steuerliche Verlustvorträge werden unter der Annahme angesetzt, dass zukünftig ausreichend steuerliches Einkommen zur Verwertung der steuerlichen Verlustvorträge erwirtschaftet wird. Bei Unsicherheiten in den Annahmen werden entsprechende Wertberichtigungen gebildet. Zum 31.12.2023 wurden aktive latente Steuern auf Verlustvorträge in Höhe von TEUR 19.968 (Vorjahr: TEUR 1.747) aktiviert. Aufgrund der aktuellen Steuerplanung geht das Management von einer Verwertung der zum 31.12.2023 angesetzten Verlustvorträge 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 Cashflow-Hedge-Accountings werden Einschätzungen zu Eintritt und Höhe von künftigen Zahlungsströmen getroffen. Die Planung künftiger Zahlungsströme leitet sich aus der Absatz- und Bestellmengenplanung ab, wird monatlich auf die Zielerreichung überprüft und mit Erfahrungswerten aus der Vergangenheit verplausibilisiert. Gemäß der internen Währungsabsicherungsrichtlinie werden Fremdwährungsabsicherungen grundsätzlich rollierend für eine Reichweite von bis zu 18 Monaten abgeschlossen. Die Sicherungsquote der einzelnen Währungen wird von der Planungsunsicherheit im jeweiligen Markt, der Volatilität der Währung und den Sicherungskosten abhängig gemacht. Auf Basis der Bedeutung von Währungen (Volumen, Ergebnisrelevanz) werden Gruppierungen vorgenommen, woraus sich unterschiedliche Vorgehensweisen ergeben. Je Währung wird eine Sicherungsquote von 80 % des Fremdwährungsexposures angestrebt. Details zu den Sensitivitäten, die für Währungs- und Zinsrisiken bestehen, sind den Erläuterungen in Punkt VII. „Finanzielle Risiken“ zu entnehmen.
- 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 27.967 (Vorjahr: TEUR 26.154) angesetzt. Weiterführende Informationen sind den Erläuterungen unter dem Punkt 34. „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 31.12.2023 wurden Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen in Höhe von TEUR 20.523 (Vorjahr: TEUR 20.947) angesetzt. Die Entwicklung der Rückstellungen für Garantien und Gewährleistungen ist dem Punkt 36. „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 48. „Leasingverhältnisse als Leasingnehmer“ zu finden.
- Bei den Vorräten bestehen Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit der Bewertung (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 35. „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

Der Vorstand berücksichtigt die Auswirkungen des Klimawandels bei der Aufstellung des Konzernabschlusses. Die im Zuge der Aufstellung des Konzernabschlusses vom Management zu treffenden Annahmen werden dabei stets in Übereinstimmung mit der vom Vorstand verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung getroffen. Die langfristigen Unternehmensplanungen berücksichtigen dabei auch die vom Unternehmen auf Basis der Empfehlungen der Task Force for Climate-related Financial Disclosures (TCFD) identifizierten klimabezogenen Risiken und Chancen.

Klimabezogene Aspekte sind im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses insbesondere bei Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen, die die PIERER Mobility Gruppe betreffen, bedeutsam und werden vom Management entsprechend berücksichtigt. Für den Konzernabschluss der PIERER Mobility Gruppe zum 31.12.2023 ergeben sich daraus keine grundlegend geänderten Annahmen und Schätzungen. 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 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 2023 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 Nachhaltigkeitsziele 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 Plänen 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 Einschätzungen der PIERER Mobility-Gruppe zu den Auswirkungen des Kriegsgeschehens in der Ukraine sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2023 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. Gleichmaßen 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.

## 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	
	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022
US-Dollar	1,1050	1,0666	1,0829	1,0500
Schweizer Franken	0,9260	0,9847	0,9717	1,0017
Japanischer Yen	156,3300	140,6600	153,1758	138,1392
Südafrikanischer Rand	20,3477	18,0986	20,0410	17,2127
Mexikanischer Peso	18,7231	20,8560	19,0658	21,0536
Australischer Dollar	1,6263	1,5693	1,6347	1,5154
Chinesischer Renminbi	7,8509	7,3582	7,6839	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 2023 einbezogen. Die Anzahl der Unternehmen im Konsolidierungskreis hat sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt entwickelt:

	Vollkonsolidierte Gesellschaften	At Equity Gesellschaften
Stand zum 31.12.2022	76	5
Konsolidierungskreiszugänge	4	0
Konsolidierungskreisabgänge	0	-1
<b>Stand zum 31.12.2023</b>	<b>80</b>	<b>4</b>
davon ausländische Unternehmen	55	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:**

Zum 30. März 2023 wurde die PIERER New Mobility Bulgaria OOD, Plovdiv, Bulgarien, neu gegründet und vollkonsolidiert.

Zum 16. Juni 2023 wurde die KTM Racing North America Inc. mit Sitz in Murrieta, CA, USA, neu gegründet und vollkonsolidiert.

Zum 13. Juli 2023 wurde die KTM Informatics GmbH mit Sitz in Mattighofen, Österreich, neu gegründet und vollkonsolidiert.

Zum 13. Oktober 2023 erwarb die PIERER Mobility-Gruppe 74% der Anteile an der LX Media GmbH mit Sitz in Wels. Im Erwerbszeitpunkt verfügte die Gesellschaft über ein Nettovermögen von TEUR 233. Der Kaufpreis betrug TEUR 1.739. Der aus dem Erwerb entstandene Firmenwert beträgt TEUR 1.567.

## ÄNDERUNGEN AT-EQUITY EINBEZOGENER GESELLSCHAFTEN

Die PIERER Mobility-Gruppe erwarb im vergangenen Jahr 23% der Anteile an der Vöcklabrunner Metallgießerei Dambauer GmbH über die KTM AG, welche nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde. Am 31. März 2023 hat die KTM AG diese Anteile an die PB Invest GmbH, Wels, eine Tochtergesellschaft der PIERER Industrie AG, Wels, verkauft.

# III. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

In der PIERER Mobility AG erfolgt die Steuerung der Geschäftstätigkeit auf Basis der beiden Unternehmensbereiche „Motorcycles“ und „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 2023 58 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“, „Liteville“ und „Johansson“ liegt der Fokus auf der Entwicklung, Herstellung und dem Handel mit E-Bicycles und Fahrrädern. Insgesamt umfasst das Segment 15 vollkonsolidierte Gesellschaften.

**SONSTIGE:**

Im Bereich „Sonstige“ werden die PIERER Mobility AG, die PIERER Innovation GmbH, die Avocodo GmbH, die PIERER E-Commerce GmbH, die PIERER E-Commerce North America Inc., die DealerCenter Digital GmbH, die Platin 1483 GmbH sowie die LX Media 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 2023 und 2022 teilen sich auf die beschriebenen Segmente wie folgt auf:

<b>2023 TEUR</b>	<b>Motorcycles</b>	<b>Bicycles</b>	<b>Sonstige</b>	<b>Konsolidierung</b>	<b>GESAMT</b>
Umsatzerlöse (einschließlich Erlöse innerhalb der Segmente)	2.416.376	240.741	62.410	-58.317	<b>2.661.210</b>
Umsatzerlöse extern	2.415.979	240.681	4.550	0	<b>2.661.210</b>
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	214.442	-47.070	-8.030	682	<b>160.024</b>
Investitionen <sup>1)</sup>	256.458	26.996	504	0	<b>283.958</b>
Abschreibungen	-156.507	-5.227	-3.408	1.638	<b>-163.504</b>
Anteil am Ergebnis von Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden	1.632	0	0	706	<b>2.338</b>
Bilanzsumme	2.777.303	408.114	78.694	-311.196	<b>2.952.915</b>
Eigenkapital	930.245	-3.765	283.657	-300.864	<b>909.273</b>
Working Capital Employed	375.820	147.770	5.410	2.078	<b>531.078</b>
Nettoverschuldung	-771.573	-222.519	217.095	1.071	<b>-775.926</b>

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

1) Exklusive IFRS 16 (Leasing); die Leasingzugänge betragen in 2023 TEUR 32.546 (Vorjahr: TEUR 25.877)

#### **INFORMATIONEN ÜBER GEOGRAFISCHE GEBIETE:**

Das langfristige Vermögen (ohne Steueransprüche und Finanzinstrumente), gegliedert nach geografischen Gebieten, stellt sich wie folgt dar:

<b>TEUR</b>	<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	
	<b>31.12.2023</b>	<b>31.12.2022</b>
Österreich	1.170.384	1.046.841
Europa (ohne Österreich)	51.587	37.211
Nordamerika inkl. Mexiko	90.890	89.611
Sonstige	5.597	4.401
<b>SUMME</b>	<b>1.318.458</b>	<b>1.178.064</b>

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach geografischen Gebieten kann Punkt 8. „Umsatzerlöse“ entnommen werden.

## IV. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

### 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	2023	2022
Österreich	107.545	119.446
Europa (ohne Österreich)	1.340.260	1.013.850
Nordamerika und Mexico	776.022	825.755
Sonstige	437.383	478.149
	<b>2.661.210</b>	<b>2.437.200</b>

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 31.12.2023 € 61,0 Mio. (31.12.2022: € 63,5 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	2023	2022
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	1.727.180	1.488.845
Personalaufwand	152.082	138.893
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	68.164	61.024
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	34.329	30.550
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.638	26.566
	<b>1.977.117</b>	<b>1.745.878</b>

In den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sind Erträge aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von TEUR 22.136 (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von TEUR 31.966) enthalten.

## 10. VERTRIEBS- UND RENNSPORTAUFWENDUNGEN

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

TEUR	2023	2022
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	46.120	39.974
Personalaufwand	122.943	110.101
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	13.881	13.047
Sonstige betriebliche Aufwendungen	157.516	129.073
Sponsorgelder und sonstige betriebliche Erträge	-50.622	-49.395
	<b>289.838</b>	<b>242.800</b>

## 11. FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSaufWENDUNGEN

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

TEUR	2023	2022
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	11.016	9.419
Personalaufwand	40.682	33.820
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	8.179	8.159
Sonstige betriebliche Aufwendungen	27.617	25.272
Fördergelder und sonstige betriebliche Erträge	-33.730	-21.318
	<b>53.764</b>	<b>55.352</b>

Die in den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen dargestellten Aufwandsarten umfassen Forschungs- sowie nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Der Personalaufwand ohne Effekte aus den aktivierten Entwicklungskosten beträgt TEUR 109.329 (Vorjahr: TEUR 91.947). Insgesamt betragen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen (vor aktivierten Entwicklungskosten) TEUR 244.371 (Vorjahr: TEUR 213.209) und somit 9,2 % (Vorjahr: 8,7 %) vom Umsatz.

## 12. VERWALTUNGSaufWENDUNGEN

Die Verwaltungsaufwendungen des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

TEUR	2023	2022
Materialaufwand und Aufwand für bezogene Leistungen	3.569	3.060
Personalaufwand	71.852	65.336
Abschreibungen für Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	38.951	33.078
Sonstige betriebliche Aufwendungen	78.595	66.932
Sonstige betriebliche Erträge	-7.225	-3.506
	<b>185.742</b>	<b>164.900</b>

### 13. SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen belaufen sich auf insgesamt TEUR 799 (Vorjahr: TEUR 391) und beinhalten unter anderem Bankspesen sowie Aufwendungen aus dem Abgang von Anlagen.

### 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	2023	2022
Erträge aus dem Abgang von Anlagen	0	137
Veränderungen im Konsolidierungskreis	0	2.136
Übrige sonstige Erträge	3.736	104
	<b>3.736</b>	<b>2.377</b>

### 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	2023	2022
Kiska GmbH	706	822
KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc.	-199	72
China Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd.	6.993	4.100
MV Agusta MOTOR SPA	-5.162	0
	<b>2.338</b>	<b>4.994</b>

### 16. FINANZ- UND BETEILIGUNGSERGEBNIS

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

TEUR	2023	2022
Zinserträge	10.669	4.023
Zinsaufwendungen	-73.940	-19.313
Sonstiges Finanz- und Beteiligungsergebnis	-4.620	-4.057
	<b>-67.891</b>	<b>-19.347</b>

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

TEUR	2023	2022
Fremdwährungsbewertung Bankguthaben	-3.495	-1.676
Fremdwährungsbewertung gegebener Darlehen	-1.955	441
Absicherungskosten	830	-2.483
Bewertung Zinsswap	0	17
Wertminderung von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	0	-450
Erträge / Verluste aus sonstigen Beteiligungen	0	94
	<b>-4.620</b>	<b>-4.057</b>

## 17. ERTRAGSTEUERN

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

TEUR	2023	2022
Laufende Steuer	-12.982	-34.626
Latente Steuern	-2.738	-10.654
	<b>-15.720</b>	<b>-45.280</b>

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 24 %. 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 % bis 37,6 %. Eine Überleitungsrechnung zwischen dem erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres (Anwendung des Konzernsteuersatzes in Höhe von 24 % auf das Ergebnis vor Steuern) und dem tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand kann wie folgt dargestellt werden:

TEUR	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	92.133	215.903
Erwarteter Steueraufwand / -ertrag	-22.112	-53.976
Nicht temporäre Differenzen und sonstige steuerliche Hinzurechnungen	-1.381	-3.010
Ansatz / Wertberichtigungen / Verbrauch von Verlustvorträgen	-2.764	-1.995
Nicht steuerbare Ergebnisse aus Konsolidierungskreisänderungen	0	534
Steuern aus Vorperioden	750	-2.608
Effekte ausländischer Steuersätze	-839	-286
Ergebnis aus Equity-Beteiligungen	809	1.062
Investitionsbegünstigungen	8.546	5.362
Steuersatzänderungen	1.271	9.696
Sonstiges	0	-59
	<b>-15.720</b>	<b>-45.280</b>

## Globale Mindestbesteuerung

Der Konzern ist in verschiedenen Ländern tätig, die neue Gesetze zur Einführung der globalen Mindeststeuer erlassen haben, insbesondere in Österreich, wo die Muttergesellschaft der Gruppe ihren Sitz hat. Die Gruppe geht davon aus, dass sie in Bezug auf ihre Tätigkeiten in der Schweiz und in Bulgarien, wo der gesetzliche Steuersatz unter 15 % liegt, sowie in Singapur, wo die Besteuerung einen Steuerfreibetrag vorsieht, der den effektiven Steuersatz unserer Tochtergesellschaft auf unter 15 % senkt, der Mindeststeuer unterliegt. Da das neue Steuergesetz in Österreich erst ab dem 1. Januar 2024 in Kraft getreten ist, ergeben sich keine Auswirkungen auf den tatsächlichen Steueraufwand des Geschäftsjahres 2023.

Der Konzern wendete die vorübergehende, verpflichtende Ausnahmeregelung hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuer, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben, an und erfasst diese als tatsächlichen Steueraufwand /-ertrag zum jeweiligen Entstehungszeitpunkt.

Wenn die Mindestbesteuerung bereits im Geschäftsjahr 2023 gegolten hätte, würden die Gewinne aus den Tätigkeiten des Konzerns in der Schweiz, Bulgarien und Singapur der Mindeststeuer unterliegen, wobei die darauf entfallene Steuer einen für den Konzern unwesentlichen Betrag darstellt.

## 18. ERGEBNIS JE AKTIE UND VORSCHLAG FÜR DIE ERGEBNISVERWENDUNG

Das Ergebnis je Aktie betrug im laufenden Geschäftsjahr 2023 EUR 2,37 (Vorjahr: EUR 5,03) und berechnet sich wie folgt:

	2023	2022
Ergebnis - Eigentümer des Mutterunternehmens (in TEUR)	80.183	169.921
Gesamt Aktienanzahl (Stück)	33.796.535	33.796.535
Auswirkung eigener und neuer Aktien (Stück)	0	0
Gewichteter Durchschnitt der Aktien	33.796.535	33.796.535
<b>Unverwässertes (=verwässertes) Ergebnis je Aktie (EUR)</b>	<b>2,37</b>	<b>5,03</b>

Nach den Vorschriften des Aktiengesetzes bildet der nach österreichischen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellte Einzelabschluss der PIERER Mobility AG zum 31.12.2023 die Basis für die Dividendenausschüttung.

Für das Geschäftsjahr 2023 wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der PIERER Mobility AG in Höhe von TEUR 162.464, eine Dividende von EUR 0,50 je Aktie (entspricht insgesamt TEUR 16.898) auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen. Vom Bilanzgewinn 2022 wurde eine Dividende in Höhe von TEUR 67.593 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	2023	2022
Jahresabschlussprüfung aller Einzelgesellschaften sowie Konzernabschlussprüfung	635	564
Sonstige Bestätigungsleistungen	77	48
Sonstige Leistungen	74	56
	<b>786</b>	<b>668</b>



## 20. MITARBEITER

Der Mitarbeiterstand wird jeweils inklusive Leiharbeiter und externen Dienstnehmern dargestellt:

Stand am 1.1.2023	6.088
Veränderungen im Geschäftsjahr	96
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>6.184</b>

Zum 31.12.2023 waren 3.553 Angestellte (Vorjahr: 3.293) und 2.631 Arbeiter (Vorjahr: 2.795) beschäftigt. Zum 31.12.2023 sind 4.970 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.008) in Österreich und 1.214 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.080) im Ausland beschäftigt. Durchschnittlich beschäftigte die Gruppe 6.268 Mitarbeiter (Vorjahr: 5.727), davon 3.486 Angestellte (Vorjahr: 3.088) und 2.782 Arbeiter (Vorjahr: 2.639).

Der gesamte Personalaufwand im Geschäftsjahr 2023, ohne Effekte aus der Aktivierung von Entwicklungskosten, beträgt TEUR 456.206 (Vorjahr: TEUR 406.277).

# V. ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

## 21. FIRMENWERT

Firmenwerte werden einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Soweit die Voraussetzungen gemäß IAS 36.99 erfüllt sind, wird die letzte ausführliche Berechnung des erzielbaren Betrags für die Beurteilung der Werthaltigkeit herangezogen. Bei Vorliegen von Anhaltspunkten von einer Wertminderung gemäß IAS 36 werden Firmenwerte stets auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Dabei ermittelt der Konzern den erzielbaren Betrag grundsätzlich auf Basis des Nutzungswertes, welcher den Barwert der zukünftigen geschätzten Cash-Flows vor Steuern darstellt.

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 11,1 % (2022: 11,6 %) für „KTM“ und 10,4 % (2022: 11,3 %) für „PIERER New Mobility“ herangezogen. Bei sonst gleichbleibenden Bedingungen hätte für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „KTM“ eine Erhöhung des Vorsteuer WACC auf 14,1 % (2022: 18,9 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 20,6 % (2022: 36,6 %) 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 11,6 % (2022: 34,3 %) oder die Verringerung der künftig geplanten EBITs um 13,9 % (2022: 68,4 %) 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	2023	2022
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>150.632</b>	<b>150.681</b>
Konsolidierungskreisänderungen	1.567	0
Währungsumrechnung	-474	-49
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>151.725</b>	<b>150.632</b>

<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>		
<b>Stand am 1.1.</b>	<b>19.977</b>	<b>19.970</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Währungsumrechnung	13	7
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>19.990</b>	<b>19.977</b>
<b>Buchwert am 31.12.</b>	<b>131.735</b>	<b>130.655</b>
KTM	109.766	110.253
PIERER New Mobility	19.457	19.457
Sonstige	2.512	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:

<b>Jahre</b>	<b>Nutzungsdauer</b>
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 2023 wurden Entwicklungskosten in Höhe von TEUR 156.877 (Vorjahr: TEUR 136.539) aktiviert sowie insgesamt TEUR 68.164 (Vorjahr: TEUR 61.024) abgeschrieben. Zum 31.12.2023 sind Entwicklungskosten mit einem Buchwert in Höhe von TEUR 506.666 (Vorjahr: TEUR 420.572) in den immateriellen Vermögenswerten enthalten.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer, wie die großteils im Rahmen der durch Kaufpreisallokationen angesetzten Marken „KTM“ in Höhe von TEUR 61.103, „GASGAS“ in Höhe von TEUR 13.346, „MV AGUSTA“ in Höhe von TEUR 20.165 und „JOHANSSON“ in Höhe von TEUR 1.300 werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einem Werthaltigkeitstest gemäß IAS 36 unterzogen und allfällige notwendige Wertminderungen ergebniswirksam berücksichtigt. 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.

Aufgrund der strategischen Beschlussfassung zur Veräußerung der Marke „FELT“ vom 5. Dezember 2023 wurde diese nach den Regeln des IFRS 5 bewertet und in untenstehendem Anlagenspiegel der entsprechende Abgang in Höhe von TEUR 3.700 verbucht. Die Marken „KTM“, „GASGAS“ und „MV Agusta“ sind der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „KTM“ und die Marke „JOHANSSON“ bzw. im Vorjahr 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 2023 sowie im Geschäftsjahr 2022 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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>				
<b>Stand am 1.1.2023</b>	90.640	675.834	14.561	<b>781.035</b>
Zugänge	9.081	158.177	22.241	<b>189.499</b>
Abgänge	-1.240	-66.193	-146	<b>-67.579</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	<b>0</b>
Währungsumrechnung	-34	-7	0	<b>-41</b>
Umbuchungen	3.219	0	-3.043	<b>176</b>
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>101.666</b>	<b>767.811</b>	<b>33.613</b>	<b>903.090</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>				
<b>Stand am 1.1.2023</b>	62.059	148.620	0	<b>210.679</b>
Zugänge	13.968	69.864	0	<b>83.832</b>
Abgänge	-909	-59.462	0	<b>-60.371</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	<b>0</b>
Währungsumrechnung	-15	-2	0	<b>-17</b>
Umbuchungen	0	0	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>75.103</b>	<b>159.020</b>	<b>0</b>	<b>234.123</b>
<b>Buchwert:</b>				
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>26.563</b>	<b>608.791</b>	<b>33.613</b>	<b>668.967</b>
Stand am 31.12.2022	28.581	527.214	14.561	<b>570.356</b>

TEUR	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	Kundenstamm, Markenwerte, Entwicklungskosten	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>				
<b>Stand am 1.1.2022</b>	82.567	615.768	3.473	<b>701.808</b>
Zugänge	11.693	156.705	12.175	<b>180.573</b>
Abgänge	-5.103	-96.649	0	<b>-101.752</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	<b>0</b>
Währungsumrechnung	67	0	0	<b>67</b>
Umbuchungen	1.416	10	-1.087	<b>339</b>
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>90.640</b>	<b>675.834</b>	<b>14.561</b>	<b>781.035</b>

**Kumulierte Abschreibungen:**

<b>Stand am 1.1.2022</b>	54.498	173.749	0	<b>228.247</b>
Zugänge	12.305	62.705	0	<b>75.010</b>
Abgänge	-4.751	-87.849	0	<b>-92.600</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	<b>0</b>
Währungsumrechnung	22	0	0	<b>22</b>
Umbuchungen	-15	15	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>62.059</b>	<b>148.620</b>	<b>0</b>	<b>210.679</b>

**Buchwert:**

<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>28.581</b>	<b>527.214</b>	<b>14.561</b>	<b>570.356</b>
Stand am 31.12.2021	28.069	442.019	3.473	<b>473.561</b>

Im laufenden Geschäftsjahr wurden Entwicklungskosten eines nicht nutzungsreifen Vermögenswertes in Höhe von TEUR 2.625 (Vorjahr: TEUR 8.798) aufgrund der Einstellung des Projektes ausgebucht.

Die Zugänge bei den immateriellen Vermögenswerten wurden in der Kapitalflussrechnung um TEUR 33.381 (Vorjahr: TEUR -17.011) 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. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2023 Buchwerte in Höhe von TEUR 23.724 (Vorjahr: TEUR 17.828).

## 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 2023 sowie im Geschäftsjahr 2022 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
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>						
<b>Stand am 1.1.2023</b>	49.328	323.605	304.099	172.244	21.456	<b>870.732</b>
Zugänge	3.884	33.632	44.204	34.975	10.310	<b>127.005</b>
Abgänge	0	-7.374	-19.216	-15.976	-409	<b>-42.975</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	116	0	<b>116</b>
Währungsumrechnung	-481	-1.861	-5	-1.064	-53	<b>-3.464</b>
Umbuchungen	0	3.509	7.545	1.429	-12.675	<b>-192</b>
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>52.731</b>	<b>351.511</b>	<b>336.627</b>	<b>191.724</b>	<b>18.629</b>	<b>951.222</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen:</b>						
<b>Stand am 1.1.2023</b>	781	94.959	220.475	110.805	0	<b>427.020</b>
Zugänge	252	20.208	32.714	26.498	0	<b>79.672</b>
Abgänge	0	-5.176	-18.799	-14.460	0	<b>-38.435</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	74	0	<b>74</b>
Währungsumrechnung	-1	-411	-1	-582	0	<b>-995</b>
Umbuchungen	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>1.032</b>	<b>109.580</b>	<b>234.389</b>	<b>122.335</b>	<b>0</b>	<b>467.336</b>
<b>Buchwert:</b>						
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>51.699</b>	<b>241.931</b>	<b>102.238</b>	<b>69.389</b>	<b>18.629</b>	<b>483.886</b>
Stand am 31.12.2022	48.547	228.646	83.624	61.439	21.456	<b>443.712</b>

TEUR	Grund- stücke	Gebäude	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten:</b>						
<b>Stand am 1.1.2022</b>	32.738	266.620	301.822	145.623	9.009	<b>755.812</b>
Zugänge	2.867	28.487	27.349	33.539	20.588	<b>112.830</b>
Abgänge	0	-2.411	-31.708	-8.174	-2	<b>-42.295</b>
Konsolidierungskreisänderungen	13.715	0	0	0	29.038	<b>42.753</b>
Währungsumrechnung	8	993	-1	998	-1	<b>1.997</b>
Umbuchungen	0	29.916	6.637	258	-37.176	<b>-365</b>
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>49.328</b>	<b>323.605</b>	<b>304.099</b>	<b>172.244</b>	<b>21.456</b>	<b>870.732</b>

**Kumulierte Abschreibungen:**

<b>Stand am 1.1.2022</b>	550	77.775	221.456	94.701	0	<b>394.482</b>
Zugänge	230	17.758	29.519	23.341	0	<b>70.848</b>
Abgänge	0	-1.132	-30.514	-7.882	0	<b>-39.528</b>
Konsolidierungskreisänderungen	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Währungsumrechnung	1	558	-1	682	0	<b>1.240</b>
Umbuchungen	0	0	15	-37	0	<b>-22</b>
<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>781</b>	<b>94.959</b>	<b>220.475</b>	<b>110.805</b>	<b>0</b>	<b>427.020</b>

**Buchwert:**

<b>Stand am 31.12.2022</b>	<b>48.547</b>	<b>228.646</b>	<b>83.624</b>	<b>61.439</b>	<b>21.456</b>	<b>443.712</b>
Stand am 31.12.2021	32.188	188.845	80.366	50.922	9.009	<b>361.330</b>

In den Zugängen zu Sachanlagen sind Investitionen in Höhe von TEUR 32.546 (Vorjahr: TEUR 25.877) 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 -4.389 (Vorjahr: TEUR -3.996) hinsichtlich ihrer Zahlungsunwirksamkeit korrigiert.

Zum Bilanzstichtag sind Sachanlagen in Höhe von TEUR 103.500 (Vorjahr: TEUR 42.000) durch grundbücherlich eingetragene sowie hinterlegte Pfandbestellungsurkunden vor allem für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten besichert. Der Anstieg resultiert aus Besicherungen der Investitionsdarlehen und Betriebsmittellinien der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien.

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

Bei den nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen handelt es sich um assoziierte Unternehmen und keine Gemeinschaftsunternehmen. 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 31.12.2023 die Kiska GmbH, die KTM Asia Motorcycle Manufacturing Inc., die CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd. und die MV Agusta Motor S.P.A. 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 KTM Gruppe hat im Geschäftsjahr 2023 die Zusammenarbeit mit CFMOTO intensiviert und die Produktion im gemeinsamen Joint Venture erweitert. Die Beteiligung der KTM-Gruppe beträgt 49%.

Im Geschäftsjahr 2022 wurde eine Kooperationsvereinbarung mit dem italienischen Motorradhersteller MV Agusta abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung übernimmt KTM seit dem Geschäftsjahr 2023 den globalen Vertrieb, die Vermarktung und die Kundenbetreuung der MV Agusta Motorradpalette. Darüber hinaus unterstützt die KTM AG die MV Agusta durch die MV Agusta Services S.r.l. bei der Supply Chain und übernimmt für sie den Einkauf. 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. Ferner hat der Vorstand der KTM-Gruppe den strategischen Beschluss gefasst, die im Zuge des Kooperationsvertrags der KTM-Gruppe eingeräumte Call-Option zum Erwerb eines weiteren Anteils von 25,0 % an der MV Agusta S.p.A. im Frühjahr 2026 auszuüben.

Mit Wirkung zum 1. April 2023 hat die KTM AG ihre im Vorjahr erworbenen 23 % der Anteile an der Vöcklabruck Metallgießerei Dambauer GmbH mit Sitz in Vöcklabruck an die PB Invest GmbH, Wels, zum Buchwert der Anteile veräußert.

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

TEUR	2023	2022
Beteiligungsbuchwert Stand 1.1.	33.341	13.562
Erwerb von Anteilen	0	16.012
Verkauf von Anteilen	-946	0
Anteiliges Jahresergebnis (abzüglich Zwischenergebniseliminierungen)	2.338	4.994
Sonstige Zwischenergebniseliminierungen	1.131	0
Sonstiges Ergebnis	-1.051	-255
Ausschüttung	-943	-972
<b>Beteiligungsbuchwert Stand 31.12.</b>	<b>33.870</b>	<b>33.341</b>

## 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 angesetzt, ausgenommen in dem Umfang, in dem die Gruppe nicht in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenz zu steuern und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
<b>Aktive latente Steuern:</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte:		
Vorräte	11.709	9.800
Langfristige Vermögenswerte:		
Anlagevermögen	61	140
Personalverbindlichkeiten	2.888	2.544
Rückstellungen	259	1.620
Verbindlichkeiten	15.172	8.504
	<b>30.089</b>	<b>22.608</b>
Saldierung	-40.123	-10.573
Verlustvorträge	19.968	1.747
	<b>9.934</b>	<b>13.782</b>
<b>Passive latente Steuern:</b>		
Kurzfristige Vermögenswerte		
	-2.034	-1.854
Langfristige Vermögenswerte		
	-158.754	-133.130
Sonstige		
	0	-17
	<b>-160.788</b>	<b>-135.001</b>
Saldierung	40.123	10.573
	<b>-120.665</b>	<b>-124.428</b>

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 396 (Vorjahr: TEUR 751) 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 2023 (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 5.068 (Vorjahr: TEUR 4.710) keine latenten Steuerabgrenzungen gebildet.

Die latenten Steuern haben sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:



TEUR	2023	2022
Latente Steuern (netto) am 1.1.	-110.646	-90.360
Veränderung Konsolidierungskreis	0	-3.860
Erfolgswirksam erfasste latente Steuern	-2.738	-10.654
Im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	2.452	-5.281
Im Eigenkapital erfasste latente Steuern	92	7
Erfolgsneutral erfasste latente Steuern aus Umgliederung (Vorjahr)	62	-491
Fremdwährung	47	-7
<b>Latente Steuern (netto) am 31.12.</b>	<b>-110.731</b>	<b>-110.646</b>

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

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2023	davon nicht an- gesetzt 31.12.2023	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2023	aktive latente Steuer 31.12.2023
PIERER Mobility AG	85.202	-85.202	0	0
PIERER E-Commerce GmbH	11.506	-11.506	0	0
Sonstige	86.817	0	86.817	19.968
	<b>183.525</b>	<b>-96.708</b>	<b>86.817</b>	<b>19.968</b>

TEUR	Verlustvortrag 31.12.2022	davon nicht an- gesetzt 31.12.2022	verbleibender Verlustvortrag 31.12.2022	aktive latente Steuer 31.12.2022
PIERER Mobility AG	74.320	-74.320	0	0
PIERER E-Commerce GmbH	11.507	-11.507	0	0
Sonstige	7.280	0	7.280	1.747
	<b>93.107</b>	<b>-85.827</b>	<b>7.280</b>	<b>1.747</b>

Die aktiven latenten Steuern von sonstigen Unternehmen betreffen in Höhe von TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 546) einen künftig resultierenden Steuervorteil aus dem Liquidationsverlust der WP Suspension B.V. und wurden im laufenden Jahr aufgelöst. Weiters bestehen aktive latente Steuern auf Verlustvorträge der KTM AG-Gruppe in Höhe von TEUR 19.968 (Vorjahr: TEUR 1.201).

Abzugsfähige temporäre Differenzen und noch nicht genutzte steuerliche Verluste (einschließlich offene Siebelabschreibungen) auf welche keine aktiven latenten Steuern aktiviert wurden, belaufen sich auf TEUR 96.708 (Vorjahr: TEUR 85.956).

Der steuerliche Verlust in Österreich ist unbegrenzt vortragsfähig.

## 26. SONSTIGE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Finanzierungstätigkeiten	2.597	647
Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen	515	511
Übrige	2.324	2.841
	<b>5.436</b>	<b>3.999</b>

Die übrigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Kautionen und Vorauszahlungen an Lieferanten.

## 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 Reichweitenanalyse 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	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	174.633	163.275
Unfertige Erzeugnisse	35.754	83.819
Fertige Erzeugnisse und Waren	646.868	406.834
	<b>857.255</b>	<b>653.928</b>

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Vorratsbestand brutto	909.411	681.654
- Wertberichtigungen	-52.156	-27.726
<b>Vorratsbestand netto</b>	<b>857.255</b>	<b>653.928</b>

Der Buchwert der auf den niedrigeren Nettoveräußerungswert abgewerteten Vorräte beläuft sich auf TEUR 108.002 (Vorjahr: TEUR 105.200).

## 28. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Bruttoforderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sind um die Einzelwertberichtigungen in Höhe von TEUR 7.406 (Vorjahr: TEUR 5.049) vermindert.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

TEUR	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
<b>Stand am 1.1.2022</b>	<b>4.060</b>
Währungsumrechnung	35
Zuführungen Einzelwertberichtigung	1.848
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	87
Verbrauch	-8
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-973
<b>Stand am 31.12.2022 = 1.1.2023</b>	<b>5.049</b>
Währungsumrechnung	-94
Zuführungen Einzelwertberichtigung	3.430
Zuführung Wertberichtigung für erwartete Verluste	111
Verbrauch	-305
Auflösung Wertberichtigung für erwartete Verluste	0
Auflösungen	-785
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>7.406</b>

Die Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betragen TEUR 112 (Vorjahr: TEUR 149).

## 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	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	15.666	35.800
Asset Backed Securities Finanzierungen (ABS) / Factoring Finanzierungen	22.733	22.216
Forderungen gegenüber Gesellschafter nahen Unternehmen	53	3.012
Sonstige	12.403	5.338
<b>Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>50.855</b>	<b>66.366</b>
Förderungen	26.288	19.940
Forderungen gegenüber Finanzämtern	24.441	3.655
Vorsteuerforderungen (aus Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG)	8.583	9.784
Anzahlungen auf Vorräte und sonstige Vorauszahlungen	35.782	37.832
Sonstige	138	39
<b>Sonstige kurzfristige nicht finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>95.232</b>	<b>71.250</b>
<b>Sonstige kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>146.087</b>	<b>137.616</b>

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 350.000 (Vorjahr: TEUR 250.000), im Rahmen des bei PIERER New Mobility unterhaltenen Factoring-Programms bis zu einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 125.000) verkauft. Darüber hat die PIERER Mobility Gruppe noch weitere Factoring Programme mit einem maximalen Volumen von TEUR 263.000 (Vorjahr: TEUR 100.000) abgeschlossen. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an nahestehende Unternehmen verkauft und ausgebucht (siehe auch Punkt 50.

„Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“). Weitere Informationen zum ABS- und Factoring-Programm finden sich unter Punkt 43. „Einstufung und beizulegende Zeitwerte“.

### 30. ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE

Mit Pressemitteilung vom 5. Dezember 2023 verpflichtete sich der Vorstand zur getroffenen strategischen Entscheidung, die bisher gehaltene Marke „FELT“ im Geschäftsjahr 2024 zu veräußern. Die Suche nach einem Käufer ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts bereits abgeschlossen, wobei die Vertragsverhaltung noch andauern.

Im Zuge dessen wurde einerseits die Marke „FELT“ zum Bilanzstichtag mit ihrem Fair Value von TEUR 3.700 (bisheriger Buchwert: TEUR 3.706) bewertet. Darüber hinaus wurden weitere immaterielle Vermögenswerte vollständig abgeschrieben (bisheriger Buchwert: TEUR 747).

### 31. 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.

### 32. KONZERNEIGENKAPITAL

Die Entwicklung des Konzerneigenkapitals im Geschäftsjahr 2023 und im Geschäftsjahr 2022 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.

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:

2023	KTM AG	Sonstige	Gesamt
<b>TEUR</b>			
Prozentsatz nicht beherrschender Anteile zum Stichtag	0,00%		
Umsatzerlöse	2.657.157	4.053	2.661.210
Gewinn	94.249	-17.836	76.413
Sonstiges Ergebnis	-13.080	-50	-13.130
Gesamtergebnis	81.169	-17.886	63.283
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn</b>	<b>-4.612</b>	<b>842</b>	<b>-3.770</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>-4.612</b>	<b>842</b>	<b>-3.770</b>
Langfristige Vermögenswerte	1.268.966	64.862	1.333.828
Kurzfristige Vermögenswerte	1.547.203	71.884	1.619.087
Langfristige Schulden	-1.081.711	-48.287	-1.129.998
Kurzfristige Schulden	-894.346	-19.298	-913.644
Nettovermögen	840.112	69.161	909.273
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>3.690</b>	<b>1.322</b>	<b>5.012</b>
Cash-Flows aus der betrieblichen Tätigkeit	-102.840	-8.011	-110.851
Cash-Flows aus der Investitionstätigkeit	-308.158	6.018	-302.140
Cash-Flows aus der Finanzierungstätigkeit	384.256	14.406	398.662
<b>Gesamt Cash-Flow</b>	<b>-26.742</b>	<b>12.413</b>	<b>-14.329</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>500</b>
<b>2022</b>			
<b>TEUR</b>			
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
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordneter Gewinn</b>	<b>695</b>	<b>7</b>	<b>702</b>
<b>Nicht beherrschenden Anteilen zugeordnetes sonstiges Ergebnis</b>	<b>695</b>	<b>7</b>	<b>702</b>
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
<b>Buchwert der nicht beherrschenden Anteile</b>	<b>6.434</b>	<b>227</b>	<b>6.661</b>
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
<b>Gesamt Cash-Flow</b>	<b>-85.410</b>	<b>-8.675</b>	<b>-94.085</b>
<b>Dividenden an nicht beherrschende Anteile</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>500</b>

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 und 2023 erfolgte in der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD eine Kapitalerhöhung. Der Anteil des Minderheitsgesellschafters an der Kapitalerhöhung in Höhe von jeweils TEUR 2.556 ist in der Eigenmittelüberleitung 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	31.12.2023	31.12.2022
Erworbener (-) bzw. abgegangener (+) Buchwert nicht beherrschender Anteile	0	1.506
Erhaltener (+) / gezahlter (-) Kaufpreis an nicht beherrschende Anteilseigner	214	-4.804
<b>Im Eigenkapital erfasster Unterschiedsbetrag</b>	<b>214</b>	<b>-3.298</b>

Im Vorjahr 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
<b>2023</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-5.246	<b>-5.246</b>	0	<b>-5.246</b>
Absicherung von Zahlungsströmen	-7.511	0	0	<b>-7.511</b>	0	<b>-7.511</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	-373	0	<b>-373</b>	0	<b>-373</b>
	<b>-7.511</b>	<b>-373</b>	<b>-5.246</b>	<b>-13.130</b>	<b>0</b>	<b>-13.130</b>
<b>2022</b>						
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1.429	<b>1.429</b>	0	<b>1.429</b>
Absicherung von Zahlungsströmen	14.909	0	0	<b>14.909</b>	0	<b>14.909</b>
Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	0	1.067	0	<b>1.067</b>	0	<b>1.067</b>
	<b>14.909</b>	<b>1.067</b>	<b>1.429</b>	<b>17.405</b>	<b>0</b>	<b>17.405</b>

### 33. FINANZVERBINDLICHKEITEN

TEUR	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023	31.12.2023
	Nominale	Buchwert	Laufzeit < 1 Jahr	Laufzeit > 1 Jahr
Schuldscheindarlehen	495.000	493.680	0	493.680
Namenschuldverschreibung	110.000	109.630	0	109.630
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	335.820	335.820	29.892	305.928
Verbindlichkeiten aus Factoring Programm zwischen Konzernunternehmen	5.373	5.373	5.373	0
Verbindlichkeiten aus Supplier Finance Programm zwischen Konzernunternehmen	4.904	4.904	4.904	0
Leasingverbindlichkeiten	73.282	73.282	19.671	53.611
Sonstige verzinsliche Verbindlichkeiten	12.209	12.209	12.209	0
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>1.036.588</b>	<b>1.034.898</b>	<b>72.049</b>	<b>962.849</b>

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

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 24.000 des im Jahr 2016 begebenen Schuldscheindarlehens getilgt (in den Vorjahren Tilgung von insgesamt TEUR 36.000). Im Oktober 2023 hat die KTM-Gruppe ein weiteres Schuldscheindarlehen mit einem Emissionsvolumen von TEUR 300.000 und einer Laufzeit von vier, sieben, zehn und elf Jahren platziert.

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. Im Dezember 2023 emittierte die KTM AG eine weitere Namensschuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 14 Jahren zu einem Wert von TEUR 50.000 (entspricht zugleich Nominalwert).

### 34. VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Abfertigungen	20.548	19.548
Jubiläumsgelder	7.419	6.606
	<b>27.967</b>	<b>26.154</b>

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 Mitarbeitervorsorgekasse in Höhe von 1,53 % des Lohnes bzw. Gehältes einbezahlt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Beiträge von insgesamt TEUR 3.595 (Vorjahr: TEUR 2.959) gezahlt.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
<b>Anwartschaftsbarwert:</b>		
Stand am 1.1.	19.548	21.202
Dienstzeitaufwand	509	636
Zinsaufwand	793	240
Erfolgte Zahlungen	-861	-922
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (sonstiges Ergebnis)	485	-1.606
Sonstiges	74	-2
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>20.548</b>	<b>19.548</b>

Die gewichteten Restlaufzeiten (Duration) der Abfertigungsverpflichtungen zum 31.12.2023 betragen 10 Jahre (Vorjahr: 11 Jahre).

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Änderung von Erwartungswerten	248	2.408
Änderung demografischer Annahmen	2	-68
Änderung finanzieller Annahmen	309	-3.946
<b>Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust</b>	<b>559</b>	<b>-1.606</b>



Der Bewertung der Verpflichtung liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2023	31.12.2022
Rechnungszinssatz	3,51%	4,17%
Lohn- / Gehaltstrend	3,50%	4,00%
Pensionsalter (Jahre) Frauen / Männer mit Übergangsregelung	65 Jahre	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 Industriefinanzierungen 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 31.12.2023 folgende Auswirkungen auf den Barwert der zukünftigen Zahlungen gehabt:

Parameter	Änderung -0,50%	Änderung +0,50%
Rechnungszinssatz	4,9%	-4,5%
Lohn- / Gehaltstrend	-4,6%	4,9%

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%

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	31.12.2023	31.12.2022
Stand am 1.1.	6.606	7.561
Dienstzeitaufwand	601	753
Zinsaufwand	288	91
Erfolgte Zahlungen	-160	-103
Versicherungsmathematischer Gewinn / Verlust (erfolgswirksam)	84	-1.696
Sonstiges	0	0
<b>Stand am 31.12.</b>	<b>7.419</b>	<b>6.606</b>

### 35. ANDERE KURZ- UND LANGFRISTIGE SCHULDEN UND VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Kautionen	10.881	11.611
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	5.816	3.396
Sonstige finanzielle Schulden	3	0
Andere langfristige finanzielle Schulden	16.700	15.007
Andere langfristige nicht finanzielle Schulden	1.817	1.400
<b>Andere langfristige Schulden</b>	<b>18.517</b>	<b>16.407</b>

Die Optionen auf nicht beherrschende Anteile resultieren aus der PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien. Sie begründen sich auf dem geschlossenen Vertragswerk. Im Zuge dessen erfolgt eine erfolgsneutrale Umgliederung zwischen Eigenkapital und Finanzverbindlichkeiten.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Umsatzboni	54.230	57.059
Preisnachlässe	6.726	6.417
Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	2.590	333
Sonstige finanzielle Schulden	9.342	9.126
<b>Andere kurzfristige finanzielle Schulden</b>	<b>72.888</b>	<b>72.935</b>
Personalverbindlichkeiten	49.117	52.876
Vorauszahlungen	5.178	8.215
Verbindlichkeiten Finanzämter	10.049	13.120
Sonstige nicht finanzielle Schulden	3.690	6
<b>Andere kurzfristige nicht finanzielle Schulden</b>	<b>68.034</b>	<b>74.217</b>
<b>Andere kurzfristige Schulden</b>	<b>140.922</b>	<b>147.152</b>

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 31.12.2023 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 349.065 (Vorjahr: TEUR 350.236) betroffen. Das sind 51,6 % (Vorjahr: 47,5 %) der gesamten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag in Höhe von TEUR 676.978 (Vorjahr: TEUR 737.602).

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 31.12.2023 wurden im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG die Beziehungen zwischen Konzernunternehmen in Höhe von TEUR 4.904 (Vorjahr: TEUR 3.394) als kurzfristige Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

### 36. 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 01.01.2023	Zuführungen	Auflösungen	Verbrauch	Stand am 31.12.2023
<b>Kurzfristige Rückstellungen:</b>					
Rückstellungen für Garantien und Gewährleistung	20.947	20.523	0	-20.947	20.523
Rückstellungen für Prozesse	757	0	442	0	1.199
Sonstige Rückstellungen	22.333	241	-1.956	-20.470	149
	<b>44.037</b>	<b>20.764</b>	<b>-1.514</b>	<b>-41.417</b>	<b>21.871</b>

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 1.1.2023	Zahlungswirksame Veränderung	Zahlungsunwirksame Veränderung					Buchwert 31.12.2023
			Erwerb	Umglie- derung	Konsolidie- rungskreis- änderungen	Trans- aktions- kosten	Abgrenzung Zinsen, Fremd- währungs- effekte	
Kurzfristige Finanzschulden	54.842	-14.604	0	7.708	0	0	4.432	52.378
Langfristige Finanzschulden	412.523	504.175	0	-7.708	0	248	0	909.238
Leasingverbindlich- keiten (kurzfristig)	21.793	-25.158	0	23.036	0	0	0	19.671
Leasingverbindlich- keiten (langfristig)	46.097	0	30.650	-23.036	0	0	-100	53.611
<b>Summe</b>	<b>535.255</b>	<b>464.413</b>	<b>30.650</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>248</b>	<b>4.332</b>	<b>1.034.898</b>

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- währungs- effekte	
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
<b>Summe</b>	<b>563.386</b>	<b>-54.750</b>	<b>25.662</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>149</b>	<b>208</b>	<b>535.255</b>

# VII. RISIKOBERICHT

## 37. 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 § 243c 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.

## 38. 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. Die gestiegene Inflation beeinflusst den Markt und damit die Nachfrage, diese Entwicklung wird sich auch über das kommende Jahr erstrecken und könnte den Markt negativ beeinflussen. 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. Durch die Entwicklung von kleinvolumigen PTWs, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeignete Motorräder sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch sollen auch weiterhin spezifische Nachfragebedürfnisse in der Zukunft erfüllt werden.

### • 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, jedoch eine erhöhte Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen besteht. Eine Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich, ein verstärkter Fokus auf Forschung und Entwicklung im Feld der alternativen Antriebstechnologien sowie die Erschließung neuer Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen zu konventionellen Verbrenner-Modellen werden hier für Umsatzsteigerungen sorgen. Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren oder -freien) Technologien könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen.

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. Neue, digitale Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben.

### **39. 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 der durch die globale Verknappung von Gütern und Ressourcen, 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 als Folge des anhaltenden Russland Ukraine Konflikts. Dies betrifft vorrangig Unternehmen im Bereich der energieintensiven Herstellung von Rohmaterialien wie Aluminium und Stahl, was die Verfügbarkeit am Gesamtmarkt durch makroökonomische Entwicklungen oder klimawandelbedingte Effekte (vermehrter Einsatz, erneuerbarer Energie, höhere Auflagen an Stahlherstellung, ...) beeinflussen könnte.

Das Beschaffungsrisiko besteht in der aktuellen Situation im Wesentlichen darin, dass einerseits bestellte Komponenten 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.

Ein Abklingen der anhaltend hohen Inflation im ersten Halbjahr 2024 wird nicht erwartet. Daher beeinträchtigt diese auch die Preise für Materialien und Rohstoffe, was für die PIERER Mobility-Gruppe zu einem globalen konjunkturellen Beschaffungsrisiko führt.

Die aufgetretenen Lieferkettenengpässe, resultierend in Verzögerungen bei der Beschaffung, hat die Gruppe 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. Zudem soll eine verstärkte Forschung in alternative Rohstoffe und Materialien helfen, den steigenden Bedarf an kritischen Ressourcen, welche für die vermehrte Akkuherstellung für E-Mobilität benötigt werden, zu decken und Ressourcenengpässe zu vermeiden. Schließlich soll die logistische Beschaffungsstruktur so angepasst werden, dass Transportwege und damit verbundene Kosten minimiert werden.

Die Versorgung mit Strom ist für den aufrechten Produktionsbetrieb essenziell. Aufgrund des Russland- Ukraine Konflikts kann es auch im kommenden Jahr zur Beeinträchtigung der Stromversorgung kommen. Dies kann auch den Energiepreis negativ beeinflussen. Um Stabilität in der Versorgung mit Strom zu gewährleisten, setzt die PIERER Mobility Gruppe hier vermehrt auf die Errichtung von Photovoltaikanlagen, Errichtung eines Energierings zur Steigerung der Eigenverbrauchsquote des gewonnenen Stroms sowie auf die Umsetzung von Energiesparmaßnahmen.

#### • TECHNISCHE INNOVATION UND PRODUKTENTWICKLUNG

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. Unter anderem wird in Zukunft auch auf die Entwicklung von emissionsfreien, alternativen Antriebssystemen und Produkten gesetzt, um der technischen Vorreiterrolle gerecht zu werden.

#### • 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. Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere Klagegründe hinzukommen. Zusätzlich zu den bestehenden Absicherungen wird dieses Risiko durch eine umfassende Qualitätskontrolle in allen Produktionsbereichen und hohe Qualitätsstandards durch geeignete Lieferantenauswahlverfahren sowie Qualitätsmanagement Systeme und Audits minimiert.

## 40. 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.

## **41. 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.

### **• WÄHRUNGSRIKEN**

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 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 2023 wurden rund 26 % der Umsätze (Vorjahr: 34 %) 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 24 % 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 denominiert 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 zugerechnet. 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 (-)	Aufwertung um 10%		Abwertung um 10%	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
<b>TEUR</b>				
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-33.302	-28.868	40.702	35.284
Veränderung der währungsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	6.866	3.636	-8.392	-4.444
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-26.436</b>	<b>-25.232</b>	<b>32.310</b>	<b>30.840</b>

#### • ZINSÄNDERUNGSRIKEN

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 24 % 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	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Veränderung des Ergebnisses (nach Steuern)	-2.362	-316	2.361	318
Veränderung der zinsbezogenen Cash-Flow-Hedge-Rücklage	1.113	1.752	-1.120	-1.757
<b>Veränderung des Eigenkapitals</b>	<b>-1.249</b>	<b>1.436</b>	<b>1.241</b>	<b>-1.439</b>

Die aufgrund der IBOR Reform notwendigen Umstellungen betroffener Referenzzinssätze in den von der Gruppe in Anspruch genommenen Finanzinstrumente hat das Konzern-Treasury im Geschäftsjahr 2023 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 Referenzzinssätzen 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 31.12.2023 wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>Nicht in der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>In der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>Summe</b>
<b>TEUR</b>			
Nicht überfällig	297.836	0	297.836
Überfällig 1-30 Tage	18.404	0	18.404
Überfällig 31-60 Tage	11.213	0	11.213
Überfällig 61-90 Tage	3.145	0	3.145
Überfällig > 90 Tage	16.594	10.916	27.510
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>347.192</b>	<b>10.916</b>	<b>358.108</b>
Wertminderung	-301	-7.006	-7.307
<b>Summe</b>	<b>346.892</b>	<b>3.910</b>	<b>350.801</b>

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

<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>Nicht in der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>In der Bonität beeinträchtigt</b>	<b>Summe</b>
<b>TEUR</b>			
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
<b>Gesamter Bruttobuchwert</b>	<b>268.576</b>	<b>6.895</b>	<b>275.471</b>
Wertminderung	-190	-4.859	-5.049
<b>Summe</b>	<b>268.386</b>	<b>2.036</b>	<b>270.422</b>

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: 0,07 %) 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 111 (Vorjahr: TEUR 87) zur Wertberichtigung für erwartete Verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfasst.

Die Wertminderung für erwartete Verluste per 31.12.2023 beträgt in der PIERER Mobility-Gruppe insgesamt TEUR 301 (Vorjahr: TEUR 190).

### **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 nicht wesentlich 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**

Die aktuellen Liquiditätsreserven (siehe unten) gepaart mit einem ausgewogenen Mix an verschiedenen Finanzierungsinstrumenten ermöglichen es der Unternehmensgruppe auch im Jahr 2024 in einem volatilen Marktumfeld flexibel zu agieren. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2023 die verfügbaren Liquiditätsreserven durch kurz- und langfristige Finanzierungsmaßnahmen deutlich erhöht. So hat die KTM-Gruppe im Geschäftsjahr 2023 etwa ein Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von TEUR 300.000 sowie eine Namensschuldverschreibung im Umfang TEUR 50.000 emittiert.

Ein wesentliches Ziel des Finanzrisikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe ist es, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit und die finanzielle Flexibilität sicherzustellen. Liquiditätsrisiken können sich unter anderem ergeben wenn Einzahlungen aus Umsatzerlösen unter den Planannahmen liegen. Zu diesem Zweck wird eine Liquiditätsreserve in Form von ungenutzten Kreditlinien (Bar- und Avalkredite) und in Form von Barbeständen bei Banken von hoher Bonität vorgehalten. Zum 31.12.2023 verfügt die Pierer Mobility Gruppe über einen Liquiditätsbestand von TEUR 258.972 sowie ungenutzte Kreditlinien im Ausmaß von TEUR 560.386. 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. Insbesondere im Bereich Working-Capital-Management verfügt die Gruppe über eine Vielzahl an Instrumenten um die Liquidität bedarfsgerecht zu steuern. Dazu gehören unter anderem die Ausnutzung von ABS und Factoring-Programmen oder die Anpassung von Lagerbeständen durch die Flexibilität der Produktionsvolumina.

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. In den Kreditvereinbarungen der Gruppe sind ausschließlich Covenants, die zu einer Erhöhung des Zinssatzes führen, enthalten. Es sind keine Covenants vereinbart, die zur vorzeitigen Fälligkeit berechtigen.

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**

<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>										
Verzinsliche Verbindlichkeiten	467.365	5.110	3.944	52.577	12.332	10.309	258.245	4.622	1.333	155.045
Verbindlichkeiten Leasingverhältnisse	67.890	0	1.010	21.803	0	1.853	35.707	0	3.150	10.380
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.602	0	0	737.602	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	87.294	0	0	87.294	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>1.360.151</b>	<b>5.110</b>	<b>4.954</b>	<b>899.276</b>	<b>12.332</b>	<b>12.162</b>	<b>293.952</b>	<b>4.622</b>	<b>4.483</b>	<b>165.425</b>
<b>Summe</b>	<b>1.360.799</b>	<b>5.110</b>	<b>4.954</b>	<b>899.924</b>	<b>12.332</b>	<b>12.162</b>	<b>293.952</b>	<b>4.622</b>	<b>4.483</b>	<b>165.425</b>

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 35. angeführt, betrifft dies 51,6 % (Vorjahr: 47,5 %) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Stichtag. Das Konzentrationsrisiko wird als gering angesehen.

## 42. 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 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.

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 vollelektrische 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 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 zum Beispiel die Emission von Treibhausgasen. Um diese zu minimieren, werden neben weiteren Maßnahmen vor allem technologische Weiterentwicklungen hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduktion vorangetrieben. Zusätzlich werden Forschungsprojekte hinsichtlich der Reduktion von Geräusch- und Schadstoffemissionen unterstützt. Ein weiteres Risiko besteht in der Entwicklung der Akzeptanz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, welche sich aufgrund von Restriktionen und gesellschaftlichen Trends reduzieren und zu einer verstärkten Nachfrage nach Alternativen führen könnte. Unter anderem aus diesem Grund wird zunehmend auf die Entwicklung emissionsfreier alternativer Antriebsysteme und Produkte gesetzt.

In der Produktion ergeben sich Umweltrisiken durch die Entstehung von Abfällen und Materialresten sowie die Entsorgung der Abfälle. Um diese Risiken zu minimieren, sind zahlreiche Maßnahmen aktiv, die beispielsweise Abfallwirtschaftskonzepte und ressourcensparende, abfallarme Verpackungslösungen umfassen. Im Geschäftsjahr 2023 wurde zum Beispiel eine Anlage zur Zerkleinerung von Kartonagenabfällen und Weiterverwendung als Füllmaterial im Versandbereich in Betrieb genommen.

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 einschließen.

Zudem ergeben sich Umweltrisiken aus wetter- und klimabedingten Phänomenen wie Hochwasser und Temperaturveränderungen.

Obwohl eine vollständige Risikoausschließung bei Naturgewalten nicht möglich ist, versucht die PIERER Mobility-Gruppe das Risiko, dass Produktionsabläufe beeinträchtigt werden können, durch geeignete Abhilfemaßnahmen zu minimieren. Für die Hauptwerke in Mattighofen und Munderfing wird aufgrund der geographischen Lage das Eintreten von klimabedingten physischen 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.



# VIII. FINANZINSTRUMENTE UND KAPITALMANAGEMENT

## 43. 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 Finanzierungs-komponente 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. Beträgsmäßige Erläuterungen finden sich unter Punkt 41. „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 angenommen 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 umgegliedert.

## 44. 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**

<b>Art</b>	<b>Bewertungstechnik</b>	<b>Wesentliche, nicht beobachtbare Inputfaktoren</b>	<b>Zusammenhang zwischen wesentlichen, nicht beobachtbaren Inputfaktoren und der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert</b>
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**

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



TEUR	Beizulegender Zeitwert						Buchwert 31.12.2022				
	Buchwert 31.12.2022	Fair-Value 31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>											
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind (Fair Value - Hedge)	17.281	17.281	-	17.281	-	17.281	-	-	-	-	17.281
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte - Derivate mit positivem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	18.519	18.519	-	18.519	-	18.519	-	-	-	-	18.519
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.765	6.765	-	-	6.765	6.765	-	-	-	6.765	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	216	216	-	-	216	216	-	-	216	-	-
<b>Summe</b>	<b>42.781</b>										
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>											
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	278.738	-	-	-	-	-	278.738	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	263.657	-	-	-	-	-	263.657	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	34.349	-	-	-	-	-	34.349	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>576.744</b>										
<b>Gesamt Summe</b>	<b>619.525</b>										

Im Zusammenhang mit den bestehenden ABS- und Factoring-Programmen werden monatlich revolving versicherte Forderungen aus Lieferungen verkauft und nach den Regelungen des IFRS 9 vollständig ausgebucht. Die in Bezug auf das maximale Volumen größten Programme sind das ABS-Programm mit einem maximalen Volumen von TEUR 350.000 (Vorjahr: TEUR 250.000) und das Factoring-Programm im Bicycle-Segment mit einem maximalen Volumen von TEUR 125.000 (Vorjahr: TEUR 125.000). Darüber hat die PIERER Mobility Gruppe noch weitere Factoring Programme mit einem maximalen Volumen von TEUR 263.000 (Vorjahr: TEUR 100.000) abgeschlossen. Zum Bilanzstichtag wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 432.867 (Vorjahr: TEUR 264.904) an Dritte verkauft. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an nahestehende Unternehmen verkauft und ausgebucht (siehe Punkt 50. „Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen“). Bis zu einer vertraglich definierten Höhe trägt die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin ein Risiko aus kreditrisikobedingten Ausfällen. Zum Stichtag 31.12.2023 beträgt das hieraus erwartete Verlustrisiko TEUR 8.459 (Vorjahr: TEUR 3.294). 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 197 (Vorjahr: TEUR



TEUR	Beizulegender Zeitwert						Buchwert 31.12.2022				
	Buchwert 31.12.2022	Fair- Value 31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	AC Amortised Cost	FVOCI Fair Value through OCI	FVOCI Fair Value through OCI (ohne recycling)	FVPL Fair Value through P&L	Fair Value - Hedging Instruments
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>											
<b>Beizulegender Zeitwert - Sicherungsinstrumente</b>											
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert, die bereits Forderungen zugewiesen sind	394	394	-	394	-	394	-	-	-	-	394
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Derivate mit negativem Marktwert (Cash-Flow-Hedge)	254	254	-	254	-	254	-	-	-	-	254
<b>Summe</b>	<b>648</b>										
<b>Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>											
<b>Zu fortgeführten Anschaffungskosten</b>											
Verzinsliche Verbindlichkeiten	467.365	449.181	-	-	449.181	449.181	467.365	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	737.602	-	-	-	-	-	737.602	-	-	-	-
Optionen auf nicht beherrschende Anteile	3.396	-	-	-	-	-	-	3.396 <sup>1)</sup>	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten (kurz- und langfristig)	83.898	-	-	-	-	-	83.898	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>1.292.261</b>										
<b>Gesamt Summe</b>	<b>1.292.909</b>										

1) Bewertung erfolgt nicht über OCI, sondern über die sonstigen Rücklagen im Eigenkapital, weitere Ausführungen siehe Punkt 35.

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

<b>2023</b> <b>TEUR</b>	<b>aus Zinsen</b>	<b>aus der Folgebewertung zum Fair Value</b>	<b>aus Wertberichtigung</b>	<b>aus Abgangsergebnis</b>	<b>aus Fremdwährungsbewertung</b>	<b>Nettoergebnis (Summe)</b>
Finanzielle Vermögenswerte - Amortised Cost (AC)	10.669	0	-2.812	0	-3.494	4.363
Fair Value through OCI (FVOCI) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Fair Value through PL (FVPL) - Eigenkapitalinstrumente	0	0	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten - Amortised Cost (AC)	-76.708	0	0	0	-1.955	-78.663
<b>Summe</b>	<b>-66.039</b>	<b>0</b>	<b>-2.812</b>	<b>0</b>	<b>-5.449</b>	<b>-74.300</b>

<b>2022</b> <b>TEUR</b>	<b>aus Zinsen</b>	<b>aus der Folgebewertung zum Fair Value</b>	<b>aus Wertberichtigung</b>	<b>aus Abgangsergebnis</b>	<b>aus Fremdwährungsbewertung</b>	<b>Nettoergebnis (Summe)</b>
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
<b>Summe</b>	<b>-14.067</b>	<b>17</b>	<b>-992</b>	<b>-369</b>	<b>-1.235</b>	<b>-16.646</b>

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.

#### **45. 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 Aufrechnungsvereinbarungen	Nettobeträge
------	-------------------------------------	--	--	---------------------------------------	--------------

#### Finanzielle Vermögenswerte 2023

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

Devisentermingeschäfte	4.238	0	4.238	-1630	2.608
Zinsswaps	11.428	0	11.428	0	11.428
<b>Summe</b>	<b>15.666</b>	<b>0</b>	<b>15.666</b>	<b>-1.630</b>	<b>14.036</b>

#### 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
<b>Summe</b>	<b>35.801</b>	<b>0</b>	<b>35.801</b>	<b>-254</b>	<b>35.547</b>

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

#### Finanzielle Schulden 2023

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

Devisentermingeschäfte	2.590	0	2.590	-1.630	960
Zinsswaps	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>2.590</b>	<b>0</b>	<b>2.590</b>	<b>-1.630</b>	<b>960</b>

#### 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
<b>Summe</b>	<b>333</b>	<b>0</b>	<b>333</b>	<b>-254</b>	<b>79</b>

## 46. 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 31.12.2023 (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 31.12.2023 bzw. 31.12.2022 eingesetzt:

31.12.2023	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
<b>Devisentermin- geschäfte</b>	USD	137.000	3.076	131.715	137.000	1,08	0	-
	JPY	6.600.000	-511	-38.510	6.600.000	155,69	0	-
	CAD	65.000	522	71.074	65.000	1,45	0	-
	GBP	37.000	-93	101.892	37.000	0,88	0	-
	CHF	37.000	-1.503	35.156	37.000	0,95	0	-
	CNY	132.000	138	-58.675	132.000	7,89	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
<b>Zinsswaps (Payer)</b>		164.706	11.428	0	0	0,00%	164.706	-2,71%
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
<b>Devisentermin- geschäfte</b>	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
<b>Zinsswaps (Payer)</b>		172.316	17.955	0	423	2,11 %	182.883	-2,69 %

Im Rahmen des Cash-Flow-Hedge-Accountings werden sowohl variable zukünftige Zinszahlungsströme aus langfristigen Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit bis 2025 bzw. bis 2031 als auch zukünftige operative Fremdwährungszahlungsströme, deren Ein- /Ausgang in den nächsten 12 bis 18 Monaten Monaten geplant wird, abgesichert.

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

<b>TEUR</b>	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
-------------	--	-------------------------------------	---

**31.12.2023****Wechselkursrisiko**

Verkäufe und Forderungen	-621	-130	0
Käufe von Vorräten	136	-51	0

**Zinssatzänderungsrisiko**

Variabel verzinste Instrumente	8.986	0	0
--------------------------------	-------	---	---

<b>Summe</b>	<b>8.501</b>	<b>-181</b>	<b>0</b>
--------------	--------------	-------------	----------

**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
--------------------------------	--------	---	---

<b>Summe</b>	<b>16.677</b>	<b>-541</b>	<b>0</b>
--------------	---------------	-------------	----------

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

<b>TEUR</b>	Nominalbetrag	Buchwert		Posten in der Bilanz, in der das Sicherungsinstrument enthalten ist
		Vermögenswerte	Schulden	

**31.12.2023****Wechselkursrisiko**

Devisentermingeschäfte - Verkäufe und Forderungen	235.018	3.772	-1.719	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden
Devisentermingeschäfte - Käufe von Vorräten	75.765	466	-871	Sonstige kurzfristige Vermögenswerte, Andere kurzfristige Schulden

**Zinssatzänderungsrisiko**

Zinsswaps	164.706	11.428	0	Andere kurzfristige Vermögenswerte
-----------	---------	--------	---	------------------------------------

<b>Summe</b>	<b>475.489</b>	<b>15.666</b>	<b>-2.590</b>	
--------------	----------------	---------------	---------------	--

**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 Vermögenswerte
-----------	---------	--------	----	------------------------------------

<b>Summe</b>	<b>520.239</b>	<b>35.801</b>	<b>-333</b>	
--------------	----------------	---------------	-------------	--

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

TEUR	Rücklage für Absicherungs-kosten	Cash-Flow Hedge-Rücklage	Summe
Stand am 1.1.2022	486	886	1.372
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde</b>			
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
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-144	-144
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang – Zinsrisiko	0	11.975	11.975
Zugang – Währungsrisiko	-541	2.948	2.407
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0		0
<b>Stand am 31.12.2022 = Stand am 1.1.2023</b>	<b>-541</b>	<b>16.677</b>	<b>16.136</b>
<b>Betrag, der in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wurde</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Umsatzerlösen - Währungsrisiko)	541	-2.639	-2.098
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Währungsrisiko)	0	0	0
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung im Zinsergebnis - Zinsrisiko)	0	929	929
<b>Vorräte</b>			
Realisierung Grundgeschäft (Erfassung in den Vorräten / Herstellungskosten - Währungsrisiko)	0	-309	-309
<b>Veränderung im beizulegenden Zeitwert</b>			
Zugang – Zinsrisiko	0	-5.667	-5.667
Zugang – Währungsrisiko	-177	-494	-671
Cash-Flow-Hedge-Rücklage aus Erstkonsolidierung	0		0
<b>Stand am 31.12.2023</b>	<b>-177</b>	<b>8.497</b>	<b>8.320</b>

Zum 31.12.2023 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 31.12.2023 betrug der offene Nominalbetrag TEUR 164.706 (Vorjahr: TEUR 172.316).

Im Geschäftsjahr 2023 wurden TEUR 0 (Vorjahr: TEUR 17) aus der Bewertung von Zinsswaps in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

## 47. 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.

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

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	909.273	914.396
Bilanzsumme	2.952.915	2.550.635
<b>Eigenkapitalquote</b>	<b>30,8%</b>	<b>35,8%</b>

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	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	962.849	458.620
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	72.049	76.635
	1.034.898	535.255
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-258.972	-278.738
<b>Nettoverschuldung</b>	<b>775.926</b>	<b>256.517</b>

Die Kennzahlen „**Gearing**“ (Verhältnis der Nettoverschuldung zum Eigenkapital) sowie die Kennzahl „**dyna**

**mische Verschuldung**“ (Verhältnis Nettoverschuldung zum EBITDA) für die Überwachung des Kapitals stellen sich wie folgt dar:

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	909.273	914.396
Nettoverschuldung	775.926	256.517
<b>Gearing</b>	<b>85,3%</b>	<b>28,1%</b>

TEUR	31.12.2023	31.12.2022
Nettoverschuldung	775.926	256.517
EBITDA	323.528	381.108
<b>Dynamische Verschuldung</b>	<b>2,4</b>	<b>0,7</b>

## IX. LEASINGVERHÄLTNISSE

### 48. 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
<b>2023</b>				
Stand zum 1.1.	33.361	15.498	16.130	64.989
- Abschreibungen	-11.139	-5.720	-8.185	-25.044
+ Zugänge zu Nutzungsrechten	9.302	9.839	13.405	32.546
- Abgänge von Nutzungsrechten	-1.659	-6	-220	-1.885
+/- Währungseffekte, Umgliederungen	-110	0	-52	-162
<b>Buchwert 31.12.2023</b>	<b>29.755</b>	<b>19.611</b>	<b>21.078</b>	<b>70.444</b>

**2022**

Stand zum 1.1.	29.269	17.527	16.090	62.887
- 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
<b>Buchwert 31.12.2022</b>	<b>33.361</b>	<b>15.498</b>	<b>16.130</b>	<b>64.989</b>

Der Barwert der Mindestleasingzahlungen stellt sich wie folgt dar:

TEUR	Künftige Mindestleasingzahlungen	Zinszahlungen	Barwert der künftigen Mindestleasingzahlungen
<b>2023</b>			
< 1 Jahr	21.541	1.870	19.671
> 1 bis 5 Jahre	44.519	3.395	41.123
> 5 Jahre	15.938	3.451	12.487
<b>GESAMT</b>	<b>81.998</b>	<b>8.716</b>	<b>73.281</b>
<b>2022</b>			
< 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
<b>GESAMT</b>	<b>73.904</b>	<b>6.013</b>	<b>67.890</b>

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**

2023 - Leasingvereinbarungen	TEUR
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	1.923
Ertrag aus dem Unterleasingverhältnis von Nutzungsrechten	245
Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	6.636
Aufwendungen für Leasingverhältnisse über einen Vermögenswert von geringem Wert, ausgenommen kurzfristige Leasingverhältnisse über Vermögenswerte von geringem Wert	18.223
<b>2022 - Leasingvereinbarungen</b>	
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



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 51.676 (Vorjahr: TEUR 43.945) erfasst. Im Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeiten wurden Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten in Höhe von TEUR 25.139 (Vorjahr: TEUR 23.414) dargestellt. Die restlichen TEUR 26.537 (Vorjahr: TEUR 20.531) 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.

## **49. 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 2023 wurde kein Untermietverhältnis neu abgeschlossen und bilanziert. Weiters hat der Konzern in 2023 Zinserträge auf Leasingforderungen in der Höhe von TEUR 10 (Vorjahr: TEUR 10) erfasst. Die Leasingforderungen aus Untermietverhältnissen betragen per 31. Dezember 2023 TEUR 767 (Vorjahr: TEUR 763). Davon sind TEUR 253 (Vorjahr: TEUR 251) in unter einem Jahr und TEUR 514 (Vorjahr: TEUR 511) in 1-5 Jahren fällig.

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

## **50. 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 2023 zu 74,18 % von der Pierer Bajaj AG gehalten, welche zu 50,10 % im Besitz der Pierer Industrie AG ist. Weiters hält die Pierer Konzerngesellschaft mbH 0,09 % 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 31.12.2023 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 2023 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	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
<b>Forderungen</b>	46.352	26.887	25.041	44.669	5.627	3.884
<b>Verbindlichkeiten</b>	-8.667	-10.153	-16.597	-20.782	-7.300	-8.342
<b>Erlöse</b>	89.411	4.023	25.458	57.586	23.528	17.613
<b>Aufwendungen</b>	-152.823	-127.273	-220.654	-100.108	-222.886	-247.560
<b>Dividende</b>	-50.583	-25.371	0	0	-144	-72

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 2023 gab es mit der Pierer Konzerngesellschaft mbH einen Aufwand aus Steuerumlagen in Höhe von TEUR 223 (Vorjahr: TEUR 16.733). Des Weiteren sind zum Bilanzstichtag Forderungen aus Steuerumlagen gegenüber der Pierer Konzerngesellschaft mbH in Höhe von TEUR 4.932 (Vorjahr: TEUR 12.533) und Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von TEUR 232 (Vorjahr: TEUR 773) offen. Die PIERER Mobility Gruppe hat im Juni 2023 Forderungen in Höhe von TEUR 97.000 an die Pierer Konzerngesellschaft mbH verkauft. Zum 31.12.2023 sind davon TEUR 10.216 ausstehend.

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 8.583 (Vorjahr: TEUR 9.784) aus der Organschaftsverrechnung mit der Pierer Industrie AG.

Im Geschäftsjahr 2023 erhielt die Pierer Bajaj AG Dividenden in Höhe von TEUR 49.982 (Vorjahr: TEUR 24.781), die Pierer Konzerngesellschaft mbH Dividenden in Höhe von TEUR 601 (Vorjahr: TEUR 590) von der PIERER Mobility AG aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr.

Im April 2023 hat PIERER New Mobility einen Asset Deal mit der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels, und der Johansson GmbH, Regensburg, Deutschland, abgeschlossen. Beide Unternehmen sind gesellschafterverbundene Unternehmen der Pierer Konzerngesellschaft mbH. PIERER New Mobility erwarb von der Johansson GmbH die Marke "Johansson" für EUR 1,3 Mio. sowie Vorräte und andere für die Produktion benötigte Vermögenswerte. Weiters wurden weitere produktionsrelevante Vermögensgegenstände von der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH erworben.

Die KTM Gruppe hat im September 2023 mit der R RAYMON Bicycles GmbH (vormals: Johansson GmbH), Schweinfurt, Deutschland, deren Anteile zu 51% von der PIERER 2 Radbeteiligungs GmbH, Wels, gehalten werden, Vereinbarungen über die zukünftige Zusammenarbeit getroffen. Zum einen wurde die Fahrradmarke "R RAYMON" für TEUR 3.500 veräußert, zum anderen wurden alle entsprechenden dazugehörigen Vorräte und sonstige Vermögenswerte, d.h. Fahrräder mit der Marke "R RAYMON" und Sachanlagen, für rund TEUR 73.500 von der PIERER New Mobility GmbH an die R RAYMON Bicycles GmbH verkauft. Ebenso wurde vereinbart, dass noch offene Bestellungen von Fahrrädern der Marke „R RAYMON“ von der R RAYMON Bicycles GmbH übernommen werden.

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 19.795 (Vorjahr: TEUR 17.860) angefallen. Gegenüber der Kiska GmbH bestanden zum 31.12.2023 offene Verbindlichkeiten in Höhe von TEUR 1.573 (Vorjahr: TEUR 1.231).

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.

Mit Vertrag vom 21. November 2022 hat die KTM AG 23 % der Anteile an der Vöcklabrucker Metallgießerei Dambauer GmbH, Vöcklabruck, erworben. Weitere 51 % der Anteile an der Gesellschaft wurden von der Pierer Beteiligungs GmbH, Wels erworben. Die Gesellschaft produziert Alugussteile und fungiert als Lieferant von Serienmaterial für die KTM AG. Mit 1. April 2023 wurde die 23 % Beteiligung an die PB Invest GmbH verkauft.

### **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. 4,7 Mio. Motorrädern und Three-Wheelern im letzten Geschäftsjahr (Bilanzstichtag 31.3.2023). 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 an der PIERER Mobility AG ist. Gegenüber der Bajaj Auto Ltd. besteht zum 31.12.2023 eine Verbindlichkeit in Höhe von TEUR 7.033 (Vorjahr: TEUR 7.788). 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.

## **51. ORGANE DER PIERER MOBILITY AG**

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

Dipl.-Ing. Stefan **P i e r e r**, CEO  
 Mag. Ing. Hubert **T r u n k e n p o l z**, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender  
 Mag. Viktor **S i g l**, MBA, CFO  
 Mag. Florian **K e c h t** (seit 21.4.2023)  
 Mag. Alex **P i e r e r** (seit 21.4.2023)  
 Dipl.-VW. Rudolf **W i e s b e c k** (seit 21.4.2023)  
 Florian **B u r g u e t**, MBA (von 21.4.2023 bis 31.12.2023)  
 Mag. Friedrich **R o i t h n e r**, CFO (bis 21.4.2023)

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. Friedrich **R o i t h n e r** (seit 21.4.2023)  
 Herr Mag. Klaus **R i n n e r b e r g e r** (bis 21.4.2023)

## 52. VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSBEZÜGE

Die **Vergütung für den Vorstand** 2023 der PIERER Mobility AG beinhaltet Gehälter, Sachleistungen, Prämien, Abfertigungen sowie Leistungen an die betriebliche Mitarbeiter-Vorsorgekasse und betrug TEUR 4.822 (Vorjahr: TEUR 7.451). 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 2023 keine Pensionskassenzahlungen an den Vorstand geleistet.

Für das Geschäftsjahr 2023 (Auszahlung im Geschäftsjahr 2024) wird eine **Vergütung an den Aufsichtsrat** der PIERER Mobility AG von insgesamt TEUR 22 (Vorjahr: TEUR 40) 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 31.12.2023, 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	31.12.23		31.12.22	
		Anteilshöhe %	Konsolidierungsart	Anteilshöhe %	Konsolidierungsart
<b>Vollkonsolidierte Gesellschaften:</b>					
KTM AG, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Immobilien GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM-Motorsports Inc., Murrieta, CA, USA	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Japan K.K., Tokyo, Japan	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportcar GmbH, Mattighofen	31.5.2005	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Motorcycles S.A. Pty. Ltd., Midrand, Südafrika	1.3.2009	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle Mexico C.V. de S.A., Lerma, Mexiko	1.6.2009	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen	31.3.2011	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM-Sportmotorcycle India Private Limited, Pune, Indien	1.6.2012	100,00	KVA	100,00	KVA
Husqvarna Motorcycles GmbH, Mattighofen	1.1.2013	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, Ursensollen, Deutschland	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Switzerland Ltd., Frauenfeld, Schweiz	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.23		31.12.22	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
KTM Sportmotorcycle UK Ltd., Northamptonshire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM-Sportmotorcycle Espana S.L., Terrassa, Span- ien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM-Sportmotorcycle Nederland B.V., Malden, Nie- derlande	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle Benelux S.A., Gembloux, Bel- gien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Canada Inc., Chambly, Kanada	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle Hungária Kft., Budapest, Un- garn	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Central East Europe s.r.o., Bratislava, Slowakei	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Österreich GmbH, Mattighofen	31.12.2013	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Nordic Oy, Vantaa, Finnland	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle d.o.o., Marburg, Slowenien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Czech Republic s.r.o., Pilsen, Tschechien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Sportmotorcycle SEA PTE. Ltd., Singapur, Singapur	1.1.2014	100,00	KVA	100,00	KVA
Husqvarna Motorcycles North America, Inc., Mur- rieta, CA, USA	1.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
Husqvarna Motorsports, Inc., Murrieta, CA, USA	1.4.2015	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Logistikzentrum GmbH, Mattighofen	16.9.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
WP Suspension GmbH, Mattighofen	30.11.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
WP Suspension North America, Inc., Murrieta, CA, USA	31.8.2017	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM do Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien	31.12.2017	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Components GmbH, Munderfing	30.11.2007	100,00	KVI	100,00	KVI
WP Immobilien GmbH, Munderfing	30.4.2005	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Beteiligungs GmbH, Mattighofen	30.4.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Australia Holding Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Australia Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
HQVA Pty Ltd., Prestons, Australien	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Motorcycles Distributers NZ Limited Wellington Central, Neuseeland	1.7.2019	100,00	KVA	100,00	KVA

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.23		31.12.22	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
GASGAS Motorcycles GmbH, Mattighofen	31.10.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
GASGAS Motorcycles Espana S.L.U., Terrassa, Spanien	1.1.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM MOTOHALL GmbH, Mattighofen	1.1.2020	90,00	KVI	90,00	KVI
CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Mattighofen	25.6.2022	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER IMMOREAL NORTH AMERICA LLC., Mur- rieta, CA, USA	7.7.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM (SHANGHAI) MOTO CO., LTD., Shanghai, China	15.7.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
MV Agusta Motorcycles GmbH, Mattighofen, Öster- reich	21.9.2022	74,90	KVI	74,90	KVI
MV Agusta Motorcycles North America, Inc., Mur- rieta, CA, USA	30.9.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
MV Agusta Services S.r.l., Meran, Italien	24.10.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER Produktion GmbH, Munderfing	26.11.2022	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM Informatics GmbH, Mattighofen	13.7.2023	100,00	KVI	-	-
PIERER New Mobility GmbH, Munderfing	25.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER New Mobility Deutschland GmbH, Schweinfurt, Deutschland	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Suisse GmbH, Frauenfeld, Schweiz	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Espana S.L., Terrassa, Spanien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility France SAS, Saint-Priest, Frankreich	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Italia S.r.l., Meran, Italien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Scandinavia AB, Örebro, Schweden	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility North America, Inc., Mur- rieta, CA, USA	1.10.2020	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility UK Ltd., Northamptons- hire, Großbritannien	31.12.2013	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER New Mobility Benelux SA, Gembloux, Belgien	29.11.2021	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER & MAXCOM MOBILITY OOD, Plovdiv, Bulgarien	1.1.2022	50,00	KVA	50,00	KVA
PIERER New Mobility Asia Ltd., Taichung City, Taiwan	25.5.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER NEW MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD, Prestons, Australien	13.10.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER NEW MOBILITY BULGARIA OOD, Plowdiv, Bulgarien	30.3.2023	100,00	KVA	-	-

Gesellschaft	Erstkonso- lierungs- zeitpunkt	31.12.23		31.12.22	
		Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart	Anteilshöhe %	Konsolidie- rungsart
PIERER New Mobility S.A. Pty. Ltd. (vormals: Husqvarna Motorcycles S.A. Pty. Ltd.), Midrand, Südafrika	1.4.2015	100,00	KVA	100,00	KVA
PIERER E-Commerce GmbH, Munderfing,	31.12.2016	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER E-Commerce North America Inc., Murrieta, CA, USA	21.6.2022	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, Mattighofen,	18.3.2021	100,00	KVI	100,00	KVI
Cero Design Studio S.L., Barcelona, Spanien	1.10.2019	50,01	KVA	50,01	KVA
KTM Technologies GmbH, Anif	1.10.2008	100,00	KVI	100,00	KVI
PIERER Innovation GmbH, Wels	31.3.2018	100,00	KVI	100,00	KVI
DealerCenter Digital GmbH, Landshut, Deutschland	31.7.2021	75,46	KVA	75,46	KVA
KTM Racing GmbH, Mattighofen	29.2.2020	100,00	KVI	100,00	KVI
KTM-Racing AG, Frauenfeld, Schweiz	31.5.2005	100,00	KVA	100,00	KVA
KTM Racing North America Inc., Murrieta, CA, USA	16.6.2023	100,00	KVA	-	-
Avocodo GmbH, Linz	30.4.2019	100,00	KVI	100,00	KVI
Platin 1483. GmbH, Schweinfurt, Deutschland <sup>1)</sup>	31.12.2019	100,00	KVA	100,00	KVA
LX Media GmbH, Wels	13.10.2023	74,00	KVI	-	-

**Assoziierte Unternehmen:**

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

**Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte:**

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

<sup>1)</sup> 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 20.3.2024 (Vorjahr: 21.3.2023) 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 14. März 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl. Vw. Rudolf Wiesbeck

# LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Entwicklung der PIERER Mobility-Gruppe .....	2
2. Wirtschaftliches Umfeld und Marktentwicklung .....	4
3. Finanzielle Leistungsindikatoren .....	7
4. Verweis auf den nichtfinanziellen Bericht .....	14
5. Forschung & Entwicklung und neue Modelle .....	14
6. Chancen- und Risikobericht.....	18
7. Angaben gemäß § 243a (Abs 1) UGB.....	25
8. Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems § 243a (Abs2) UGB .....	27
9. Ausblick.....	30

# LAGEBERICHT ZUM KONZERNABSCHLUSS PER 31.12.2023 DER PIERER MOBILITY AG, WELS

## 1. ENTWICKLUNG DER PIERER MOBILITY-GRUPPE

### DAS UNTERNEHMEN

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

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 Aktien der PIERER Mobility AG sind im „Swiss Performance Index (SPI)“ der SIX Swiss Exchange in Zürich primärkotiert und zusätzlich im Prime Market der Wiener Börse gelistet.

### ABSATZ- UND UMSATZENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2023

Die PIERER Mobility-Gruppe steigerte im Geschäftsjahr 2023 trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und einem Umbruch in der Fahrradindustrie den Konzernumsatz um 9,2 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.661,2 Mio. (Vorjahr: € 2.437,2 Mio.). Mit 381.555 verkauften Motorrädern (Vorjahr: 375.492) im Geschäftsjahr 2023 erreichte der Motorradbereich ein Absatzplus von rund 2 %. Aufgrund der weltweiten Überbestände im Fahrradbereich war auch die PIERER Mobility-Gruppe mit stark gefallenem Marktpreisen konfrontiert. Das Absatzwachstum in der Fahrrad-Division von mehr als 30 % war geprägt von Lagerbestandsbereinigungen und der Abgabe der Marke R Raymon. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 157.358 Fahrräder (Vorjahr: 118.465) verkauft.

In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei rund 140.000 Motorrädern (+15 %) und rund zwei Drittel der Motorräder (rund 240.000) wurden in den Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Trotz eines leichten Absatzrückgangs in Nordamerika schaffte es die dortige Niederlassung dennoch zum zweiten Mal in Folge mehr als 100.000 Motorräder abzusetzen. Während sich der Absatz in Südamerika (-26 %) und Asien (-27 %) im abgelaufenen Geschäftsjahr rückläufig zeigte, konnte der Absatz in Australien mit rund 19.700 abgesetzten Motorrädern leicht (+1 %) über das Vorjahresniveau gehoben werden.

Entgegen den globalen wirtschaftlichen schwierigen Rahmenbedingungen ist die Nachfrage in den Kernmärkten Europa mit +11 % (~ 820.000 neu zugelassene Motorräder) sehr stark und in Nordamerika (USA & Kanada) mit +4 % (485.000 Motorräder) ebenfalls auch deutlich positiv gestiegen. Der Marktanteil aller drei Marken (KTM, Husqvarna, GASGAS) liegt somit im Jahr 2023 in Europa bei rund 10,6 % bzw. bei 12,6 % in Nordamerika. Leicht rückgängig ist der australische (inklusive Neuseeland) Motorradmarkt mit einem 3%-igen Rückgang auf 67.000 neu registrierte Motorräder. Dennoch gelang in diesem Markt ein Anstieg des Marktanteiles der drei Marken gesamt auf 21 %. Der relevante indische Motorradmarkt befindet sich hingegen wie im Vorjahr deutlich im Aufschwung (+22 %). Bajaj setzte in Indien knapp 66.000 KTM und Husqvarna Motorräder ab, resultierend in einem Marktanteil von 5,3 %.

## STRATEGISCHE PROJEKTE

Im Geschäftsjahr 2023 wurde die Zusammenarbeit mit CFMOTO weiter intensiviert und ausgebaut. Einerseits wurden im Februar 2023 die Aktivitäten in der im Geschäftsjahr 2022 gegründeten Tochtergesellschaft CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, Munderfing, aufgenommen und somit der Vertrieb von CFMOTO-Motorrädern in Europa, insbesondere in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Spanien und Großbritannien übernommen. Andererseits wurde die seit vielen Jahren bestehende Zusammenarbeit bei Industrialisierungsprojekten im etablierten Joint Venture Zhejiang CFMOTO-KTMR2R Motorcycles Co., Ltd., Zhejian, China, intensiviert und die Serienproduktion von KTM-Modellen der Mittelklasse weiter ausgebaut. Die Intensivierung des Joint Ventures und die Zusammenarbeit in den Bereichen Produktstrategie, Produktentwicklung, Industrialisierung und Vertrieb ist ein weiterer Schritt, um die steigende Marktnachfrage in China und dem asiatischen Raum, sowie auch weltweit bedienen zu können. Darüber hinaus wird die Produktionskapazität von 50.000 auf 100.000 Fahrzeuge erhöht. Als Zeichen der intensivierten Zusammenarbeit erhöhte CFMOTO zudem seine Beteiligung an der PIERER Mobility AG auf 2,0 %.

Ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen war der Abschluss einer strategischen Kooperation mit dem italienischen Premium-Motorradhersteller MV Agusta S.p.A., mit Sitz in Varese, an dem die KTM AG bereits im November einen Anteil von 25,1 % übernommen hat. Die KTM-Gruppe verantwortet seit dem Geschäftsjahr 2023 den Einkauf sowie den Vertrieb in den wichtigsten europäischen Ländern, das Marketing und die Kundenbetreuung für MV Agusta-Motorräder. Ferner hat der Vorstand den strategischen Beschluss gefasst, die im Zuge des Kooperationsvertrags eingeräumte Call-Option zum Erwerb eines weiteren Anteils von 25,0 an der MV Agusta S.p.A. im Frühjahr 2026 auszuüben.

Weiters hat der Vorstand den strategischen Beschluss gefasst, den Fokus noch stärker auf das Kerngeschäft Powered-Two-Wheelers (Motorräder und E-Bicycles) zu legen und sich auf die Premiummarken KTM, GASGAS und Husqvarna sowie MV Agusta zu konzentrieren. Aufgrund dieser Entscheidung wurde der Verkauf der Marken R Raymon und FELT sowie die Abgabe des Non-E-Fahrradbereiches vom Vorstand eingeleitet. In diesem Zusammenhang wurde im September 2023 die Marke „R Raymon“ an die R RAYMON Bicycles GmbH (vormals: Johansson GmbH), Schweinfurt, Deutschland, veräußert. Weiters wurde der Verkaufsprozess der Fahrradmarke FELT an ein Konsortium rund um Florian Burguet ebenfalls eingeleitet, welcher in der ersten Jahreshälfte 2024 abgeschlossen werden soll. Florian Burguet ist als Vorstand mit Ende Dezember ausgeschieden.

## AKTIVITÄTEN UND ERFOLGE IM RENNSPORT

### Motorsport

Im Mai 2023 wurde in der KTM Motohall die Ausstellung „Legends of Dakar“ eröffnet. So konnte das Siegermotorrad, mit dem Kevin Benavides im Januar die Rally Dakar 2023 gewonnen hatte, noch einen stolzen Platz in der Ausstellung einnehmen. Sein Erfolg war der bereits 19. KTM-Sieg bei der Rally Dakar in den letzten 22 Jahren. Auch im Motocross ist PIERER Mobility mit allen Marken erfolgreich. Jeffrey Herlings von KTM Red Bull Factory Racing brach beim Grand Prix von Spanien zur Saisonmitte den Allzeitrekord von 101 Siegen und erhöhte seine persönliche Erfolgsbilanz auf 103 Siege. Andrea Adamo sicherte sich den MX2 WM Titel. Der Deutsche Manuel Lettenbichler holte seine zweite FIM Hard Enduro Weltmeisterschaft in Folge – eine phänomenale Quote von sechs Siegen in sechs Rennen. Jospe Garcia triumphierte nicht nur bei den International Six Days Enduro, sondern krönte sich auch in der EnduroGP E1 Klasse zum Weltmeister. Seit der Einführung des globalen Husqvarna Factory Racing Teams im Jahr 2015 hat Husqvarna Motorcycles seine Position als dominierende Kraft im Offroad-Rennsport konsequent ausgebaut. 2023 wurde diese Erfolgsbilanz mit dem FIM SuperEnduro-Titel von Billy Bolt auf insgesamt 116 Weltmeistertitel verbessert. Als dritte Marke ist GASGAS im Motorsport erfolgreich unterwegs. Jorge Prado schrieb mit seinem MXGP WM Titel Geschichte – es war der erste Titel für GASGAS in der Motocross Königsklasse überhaupt. In der FIM EnduroGP-Weltmeisterschaft konnte GASGAS in den letzten Jahren seine größten Triumphe feiern. Nachdem Andrea Verona 2022 sowohl den EnduroGP- als auch den Enduro1-Titel gewonnen hatte, wechselte er die Klasse und stieg 2023 in die Enduro2 ein.

Der hochspezialisierte Trial-Sport ist für GASGAS nach wie vor äußerst wichtig, da die Marke sowohl drinnen als auch draußen weiterhin auf höchstem Niveau konkurriert. Für 2023 verpflichtete GASGAS die TrialGP-Nummer zwei Jaime Busto, um zusammen mit Sondre Haga, dem Trial2-Weltmeister von 2022, in der Königsklasse anzutreten.

Im Jahr 2023 setzte allein KTM 28 Fahrer in der MotoGP™ sowie bei Nachwuchsveranstaltungen wie dem Red Bull MotoGP™ Rookies Cup und dem Northern Talent Cup eine ganze Reihe von jungen Talenten ein. Red Bull KTM Factory Racing feierte mit Brad Binder zwei Siege im neuen MotoGP™-Sprintformat und errang durch ihn und seinen neuen Teamkollegen Jack Miller insgesamt zehn Podestplätze. KTM sicherte sich dadurch Platz zwei der Herstellerwertung in der MotoGP™. In der Moto2™ ließ Pedro Acosta die Konkurrenz hinter sich und holte bei seiner erst dritten WM-Teilnahme seinen zweiten Titel, nachdem er 2021 die Moto3™ dominiert hatte. Mit ihm wird das GASGAS MotoGP™-Projekt für 2024 um ein weiteres Talent erweitert. Als zweifacher Weltmeister ist Pedro Acosta zweifellos einer der talentiertesten Nachwuchsfahrer im Straßenrennsport. Er wird 2024 von Augusto Fernandez in der Startaufstellung unterstützt, der seine zweite Saison bei Red Bull GASGAS Tech3 antritt. In der Moto3™ feierte GASGAS Aspar Fahrer David Alonso vier Rennsiege und acht Podiumsplatzierungen in seiner Premiersaison. Der Spanier gilt als Favorit für die Moto3™-Krone in der Saison 2024. Bei Husqvarna Factory Racing ging Ayumu Sasaki nach dem vierten Platz in der 2022er Moto3™-Weltmeisterschaft als Titelanwärter in die Saison 2023. Erneut erwies er sich während der gesamten Saison als regelmäßiger Podiumskandidat und beendete die Saison als Vize-Moto3™-Weltmeister. Teamkollege Collin Veijer lieferte ebenfalls beeindruckende Ergebnisse ab und feierte einen Sieg in seiner Debutsaison.

## **Radsport**

Seit 2023 bestreitet die Marke GASGAS E-Bicycles die UCI Mountain Bike World Series, insbesondere den E-Enduro Pro World Cup. Gemeinsam mit Industriepartnern traten Johannes Fischbach und Alex Marin von GASGAS SRAM Racing sowie Simon Carlsson und Alexandre Fayolle von GASGAS MOTOREX Racing an. Nach allen fünf Runden belegte Alex Marin den 4. Platz und hielt das Podium bereits in der allerersten Saison für GASGAS E-Bicycles in greifbarer Nähe.

## **AUSWIRKUNGEN DES RUSSISCH-UKRAINISCHEN KRIEGES**

Die Einschätzungen der PIERER Mobility-Gruppe zu den Auswirkungen des Kriegsgeschehens in der Ukraine sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die PIERER Mobility-Gruppe hat keinen wesentlichen Grund identifiziert, ihre Schätzungen und Erwartungen zum 31. Dezember 2023 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 die Gruppe keine wesentlichen Auswirkungen auf die erwarteten zukünftigen Cashflows. Gleichermäßen hat die Gruppe 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.

## **2. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD UND MARKTENTWICKLUNG**

Die weltwirtschaftlichen Aussichten sind unverändert eingetrübt. Die Auswirkungen des seit 2022 andauernden Russisch-Ukrainischen Krieges, sowie die unter anderem daraus resultierenden signifikant erhöhten Inflationsraten, haben zu einer deutlichen Verlangsamung der Weltwirtschaft geführt. Zwar haben sich die Prognosen im Laufe des Geschäftsjahres 2023 grundlegend verbessert, allerdings bleiben sie hierdurch weiterhin gehemmt.

Im Zuge dessen lässt sich eine weitgehend positive Normalisierung der Geschäfts- und Verbraucherstimmung erkennen, die Rohstoffpreise sinken und die im vergangenen Geschäftsjahr beobachteten Störungen in der

Lieferkette erscheinen weitgehend überwunden, da die Logistikkosten und die Lieferzeiten für notwendige Ressourcen im Allgemeinen wieder das Niveau vor der COVID-Pandemie erreichen. Wesentliche finanz- und gesamtwirtschaftliche Risiken bestehen zum einen in der schwelenden Immobilienkrise in China, zum anderen in der weiteren Entwicklung der Inflationsraten. Während sowohl die Gesamtinflation als auch die Kerninflation, die die volatilen Energie- und Nahrungsmittelkomponenten ausschließt, rückläufig sind, wird erwartet, dass beide zumindest kurz- und mittelfristig erhöht bleiben. In einer Gesamtbetrachtung sind die wirtschaftlichen Risiken im Allgemeinen besser ausbalanciert als im vergangenen Geschäftsjahr, aber das Risiko einer Abwärtsbewegung ist immer noch Gegenwertig. Dies verdeutlicht die weiterhin bestehende Unsicherheit insbesondere über den Verlauf des Krieges in der Ukraine, seine weiteren Folgen sowie die jüngsten Unsicherheiten über den Ausgang des aufgeflamten Krieges im Nahen Osten.

Letztlich führt die beschriebene Situation immer noch dazu, dass die globalen Wachstumsprognosen der führenden Organisationen auf diesem Gebiet, wie dem Internationalen Währungsfonds (IWF), der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und die Weltbank, unsicherer sind als üblich und ständig angepasst werden. Die jüngsten Schätzungen des IWF deuten auf eine im Wesentlichen unveränderte globale Wirtschaftswachstumsprognose von 3,1 % für 2024 und 3,2 % für 2025 im Vergleich zu früheren Schätzungen. Die im Wesentlichen unveränderten Prognosen zeigen, dass die größten Risiken für die globale Wirtschaftsentwicklung inzwischen ausgeglichen und stabilisiert sind, wenngleich angesichts der oben beschriebenen Probleme immer noch Abwärtsrisiken bestehen. Die veröffentlichten Schätzungen basieren auf zahlreichen Annahmen zu einer Vielzahl makroökonomischer Faktoren, insbesondere zur Preisentwicklung fossiler Brennstoffe und anderer Ressourcen sowie zum allgemeinen Zinsniveau.

Für Industrieländer rechnet der IWF für das Jahr 2024 mit einem Wachstum von 1,5 % und für das nächste Jahr 2025 von 1,8 %. Für die Euro-Zone wird für 2024 ein Wachstum von 0,9 % prognostiziert. Für das Jahr 2025 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 1,7 % für die Euro-Zone, während das Wachstum insbesondere in Deutschland mit 0,5 % für 2024 und 1,6 % für 2025 unterdurchschnittlich prognostiziert wird.

Für die Schwellen- und Entwicklungsländer prognostiziert der IWF für das Jahr 2024 ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 4,1 %, für 2025 von 4,2 %. Für China wird eine Wachstumsrate von 4,6 % für das Jahr 2024 und 4,1 % für das Jahr 2025 prognostiziert. Für Indien wird ein Anstieg der Wirtschaftsleistung von 5,7 % für 2024 und von 6,8 % für 2025 prognostiziert.

Der IWF prognostiziert Inflationsraten in Höhe von 5,8 % für 2024 und in Höhe von 4,4 % für 2025. Die künftige Entwicklung der Weltwirtschaft hängt insbesondere von der erfolgreichen Kalibrierung der Geldpolitik ab. Dabei muss eine Bilanz der kumulierten Auswirkungen vergangener Zinserhöhungen gezogen werden, die andernfalls zu erheblichen negativen Nebenwirkungen für den Finanzsektor führen können. Darüber hinaus stellen der Verlauf des Krieges in der Ukraine sowie neuerdings auch im Nahen Osten und nicht zuletzt die wirtschaftliche Erholung und Nachfrage aus China wesentliche Faktoren für die zukünftige Entwicklung der Weltwirtschaft dar. Diese Einschätzung wird weitgehend von der OECD und der Weltbank geteilt. Insbesondere der IWF erklärt auch, dass sich zunehmende Divergenzen im Wirtschaftswachstum abzeichnen, da eine Verlangsamung des Wachstums in fortgeschrittenen Volkswirtschaften offenbar ausgeprägter zu sein scheint als in Schwellen- und Entwicklungsländern. Bei einer im Wesentlichen unveränderten globalen Wachstumsprognose des IWF ist kein größerer globaler Wirtschaftsabschwung zu erwarten, wenngleich alle Prognosen zur globalen Wirtschaftsentwicklung weiterhin mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2023 entwickelte sich der globale<sup>1</sup> **Motorradmarkt** positiv (+2,7 %, entsprechend einem Plus von 90.000 Motorrädern). In **Europa**<sup>2</sup> stieg der Markt, gemessen an Neuzulassungen, nach einem kleinen Einbruch im Jahr 2022 wieder auf mehr als 800.000 Motorräder an (+11 %). Speziell die Kernmärkte Deutschland (+12 %), Frankreich (+14 %), Italien (+15) und Spanien (+13 %) profitieren von einer gestiegenen Nachfrage. Dadurch stieg der Marktanteil von 10,0 % auf 10,5 % (gemessen an den drei Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS).

---

<sup>1</sup> 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.

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

In **Nordamerika** stieg der Absatz (im Gegensatz zu Europa inklusive Motocrossmodelle) ebenfalls und schließt bei knapp 490.000 verkauften Einheiten (+4 %). Der Marktanteil steigt durch ein erreichtes Wachstum der drei Kernmarken von 11 % auf 12,6 % (Vorjahr: 11,8 %).

Leicht rückläufig zeigt sich die Entwicklung des **australischen** und **neuseeländischen** Marktes mit einem Rückgang von 3,2 %. Da sich die Zulassungen von KTM, Husqvarna und GASGAS aber um 3,4 % erhöhten, konnte der Marktanteil auf 21,0 % gesteigert werden (Vorjahr: 19,7 %). Das Gesamtvolumen beläuft sich auf knapp 67.000 Motorrädern.

Der relevante indische Motorradmarkt (S2/S3-Segment) befindet sich abermals deutlich im Aufschwung (+22 %) und weist ein Volumen von 1,2 Millionen verkauften Motorrädern auf. Dabei setzte der strategische Partner Bajaj in **Indien** über 65.000 Motorräder der Marken KTM und Husqvarna ab, resultierend in einem leicht gestiegenen Marktanteil von 5,3 % (Vorjahr: 5,0 %). Der asiatische Raum ist 2023 von Verlusten geprägt, wobei die Märkte in **Thailand** (-10,4 %) und **China** (Premium-Importeursmarkt; -17 %) in besonderem Maße betroffen sind. In **Japan** (Motorräder >250cc) beläuft sich der Rückgang auf -6 % und fällt damit etwas geringer aus. Der Rückgang (inklusive Hongkong, bei einem Volumen von ca. 2.000 Motorrädern) beträgt knapp -12 % und hält sich bei einem Volumen von nun knapp 200.000 Motorrädern. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken ist in dieser wichtigen Wachstumsregion dennoch auf 5,2 % (Vorjahr 4,9 %) gestiegen.

Der Markt für **New Mobility** sieht sich großen Herausforderungen gegenüber. Während die vergangenen Jahre und Erwartungen von den Nachwirkungen des durch die Corona-Pandemie erhöhten Nachfrageniveaus geprägt waren, deutet sich schon in der vom Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) veröffentlichten Prognose für das Geschäftsjahr 2023 und zumindest im Folgejahr eine wesentliche Abkühlung an. Für das gesamte Jahr 2023 prognostiziert der ZIV einen Absatz von rund 2 Millionen elektrifizierten New Mobility-Produkten. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 10 % verglichen mit dem Rekordjahr 2022, in dem ein Absatzvolumen von 2,2 Mio. Stück erzielt wurde. Darüber hinaus ist anzumerken, dass aktuelle makroökonomische Unsicherheiten, wie einleitend dargelegt, sowie Einflüsse auf Verbraucherpreise nicht zuletzt aufgrund von hohen Inflationsraten die Marktentwicklung negativ beeinflussen. Die Prognosen deuten darauf hin, dass sich der gesamte New Mobility-Markt einem Trend der Konsolidierung gegenübersteht.

## 3. FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

### BEDEUTSAMSTE FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2022	2023	VDG. IN %
Umsatzerlöse	in € Mio.	2.437,2	2.661,2	9,2%
Betriebsergebnis vor Abschreibung (EBITDA)	in € Mio.	381,1	323,5	-15,1%
EBITDA-Marge	in %	15,6%	12,2%	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT)	in € Mio.	235,3	160,0	-32,0%
EBIT-Marge	in %	9,7%	6,0%	

### WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN:

ERTRAGSKENNZAHLEN		2022	2023	VDG. IN %
Ergebnis nach Steuern	in € Mio.	170,6	76,4	-55,2%
Ergebnis nach Minderheiten	in € Mio.	169,9	80,2	-52,8%

BILANZKENNZAHLEN		31.12.2022	31.12.2023	VDG. IN %
Bilanzsumme	in € Mio.	2.550,6	2.952,9	15,8%
Eigenkapital	in € Mio.	914,4	909,3	-0,6%
Eigenkapitalquote	in %	35,8%	30,8%	
Working Capital Employed <sup>1)</sup>	in € Mio.	186,7	531,1	>100%
Nettoverschuldung <sup>2)</sup>	in € Mio.	256,5	775,9	>100%
Gearing <sup>3)</sup>	in %	28,1%	85,3%	

CASH-FLOW UND INVESTITIONEN		2022	2023	VDG. IN %
Cash-Flow aus Betriebstätigkeit	in € Mio.	280,3	-110,9	<100%
Cash-Flow aus Investitionstätigkeit	in € Mio.	-283,1	-302,1	6,7%
Free Cash-Flow <sup>4)</sup>	in € Mio.	-2,8	-413,0	<100%
Cash-Flow aus Finanzierungstätigkeit	in € Mio.	-91,3	398,7	>100%
Investitionen <sup>5)</sup>	in € Mio.	267,5	284,0	6,1%

WERTSCHAFUNG		31.12.2022	31.12.2023
ROCE (Return on Capital Employed) <sup>6)</sup>	in %	19,2%	10,2%
ROE (Return on Equity) <sup>7)</sup>	in %	20,3%	8,4%
ROIC (Return on Invested Capital) <sup>8)</sup>	in %	15,5%	9,2%

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. € 32,5 Mio. (Vorjahr: € 25,9 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

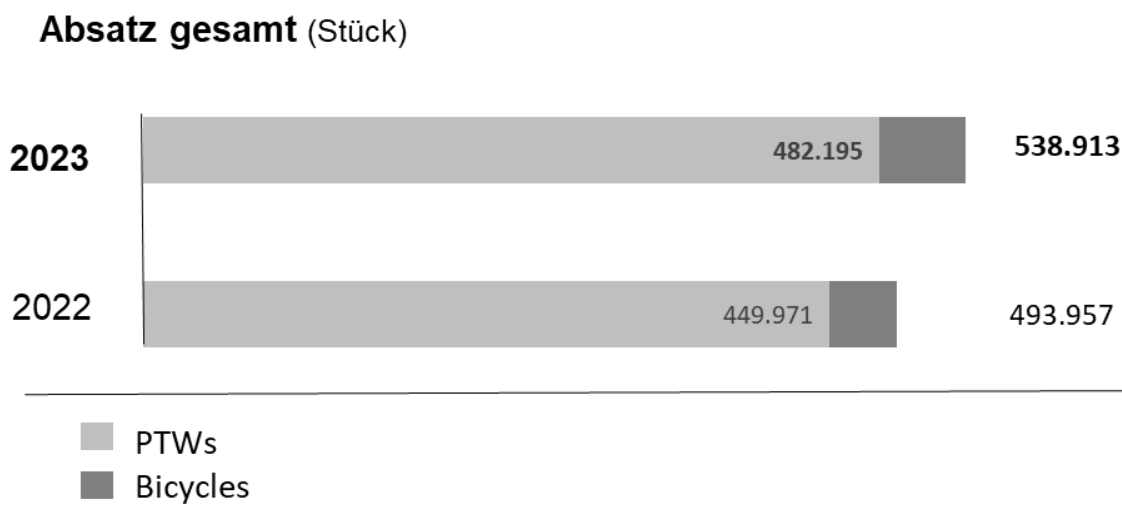


## GESCHÄFTSENTWICKLUNG UND ANALYSE DER ERTRAGSKENNZAHLEN

Die PIERER Mobility-Gruppe steigerte im Geschäftsjahr 2023 trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und einem Umbruch in der Fahrradindustrie den Konzernumsatz um 9,2 % auf einen neuen Rekordwert von € 2.661,2 Mio. (Vorjahr: € 2.437,2 Mio.). Rund 97 % der Umsatzerlöse wurden außerhalb von Österreich erzielt. Regional betrachtet entfielen 54,4 % der Umsatzerlöse auf Europa (+7,9 Prozentpunkte zum Vorjahr), 29,2 % auf Nordamerika inkl. Mexiko (-4,7 Prozentpunkte zum Vorjahr) und 16,4 % auf den Rest der Welt (-3,2 Prozentpunkte zum Vorjahr).

Das operative Betriebsergebnis (EBIT) verringerte sich um rund 32 % auf € 160,0 Mio. (Vorjahr: € 235,3 Mio.), was einer EBIT-Marge von 6,0 % entspricht. Im Motorradsegment beläuft sich die EBIT-Marge bei rund 9 %, welches innerhalb der ursprünglich geplanten Bandbreite von 8-10 % liegt. Demgegenüber hat die eingeleitete Neuausrichtung des Fahrradbereiches das Ergebnis deutlich belastet. Das operative Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) liegt mit € 323,5 Mio. um rund 15 % unter dem Vorjahreswert was einer EBITDA-Marge von 12,2 % entspricht. Das Ergebnis nach Steuern beträgt € 76,4 Mio. (Vorjahr: € 170,6 Mio.).

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



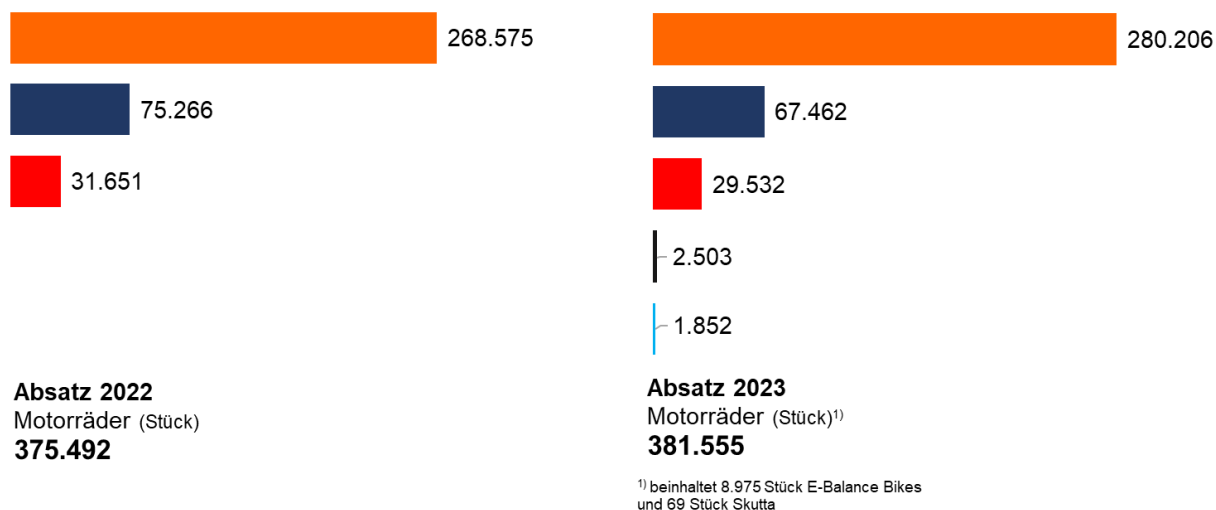
Die beiden Segmente „Motorcycles“ und „Bicycles“ stellen die operativen Hauptbereiche der PIERER Mobility-Gruppe dar, auf deren Entwicklung im Folgenden eingegangen wird.

### MOTORCYCLES

Im Geschäftsjahr 2023 konnte in der Motorrad-Division ein Umsatz von € 2.416,4 Mio. (Vorjahr: € 2.262,5 Mio.) erzielt werden (+6,8 % gegenüber Vorjahr). Im Motorradbereich sind die Kosten für die Lagerbestände der Händler trotz guter Nachfrage durch deutlich erhöhte Zinsen stark angestiegen. Dies führte dazu, dass zur Stärkung der Händlerstruktur verlängerte Zahlungsziele und höhere Rabatte an die Händler gewährt werden mussten. Das EBITDA beträgt im Geschäftsjahr 2023 € 371,0 Mio. (Vorjahr: € 381,2 Mio.) und das EBIT liegt bei € 214,4 Mio. (Vorjahr: € 241,0 Mio.). Dies entspricht einer EBITDA-Marge von 15,4 % (Vorjahr: 16,8 %) und einer EBIT-Marge von 8,9 % (Vorjahr: 10,7 %).

In Europa stieg der Umsatz im Vergleich zum Vorjahresniveau deutlich auf € 1.229,0 Mio. (Vorjahr: € 977,4 Mio.) an, was einem Umsatzanteil von 50,9 % entspricht (Vorjahr: 43,2 %). In Nordamerika verzeichnete der Motorradbereich einen Umsatz von € 754,4 Mio. (Vorjahr: 811,3 Mio.). Damit wurden 31,2 % des Umsatzes in Nordamerika erzielt (Vorjahr: 35,9 %). In den übrigen Ländern sank der Umsatz leicht gegenüber dem Vorjahr um 8,6 % auf € 432,9 Mio. Der Umsatzanteil in den übrigen Ländern beträgt 17,9 % (Vorjahr: 20,9 %).

Mit 280.206 verkauften KTM Motorrädern, 67.462 verkauften Husqvarna Motorrädern und 29.532 verkauften GASGAS Motorrädern im Geschäftsjahr 2023 zusätzlich der abgesetzten Motorräder von MV Agusta (1.852) und CFMOTO (2.503) konnte ein Absatz von 381.555 Motorrädern (2022: 375.492 Stück) erzielt werden (dies unter Berücksichtigung der in Indien und Indonesien von Partner Bajaj verkauften Motorräder). Die Motorrad-Division erreichte somit ein Absatzplus von 1,6 % und festigte damit mit ihren drei Motorradmarken ihre Präsenz in den wichtigen Motorradabsatzmärkten.

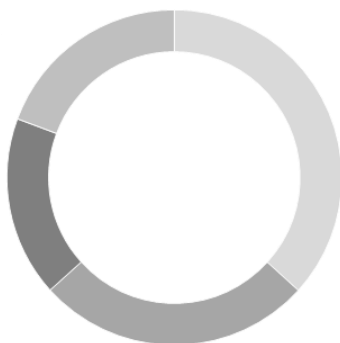


- KTM
- Husqvarna Motorcycles
- GASGAS
- CFM
- MVA

In den Vertriebsregionen von Europa lag der Absatz bei 140.214 Motorrädern (+14,9 %). Rund zwei Drittel der produzierten Motorräder (241.341) wurden in Märkten außerhalb Europas abgesetzt. Besonders stark war das Wachstum in Indien/Nepal, wo 66.426 Motorräder abgesetzt wurden, was einem Plus von 29,0 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Trotz eines leichten Absatzzurückgangs in Nordamerika (-7,7 %) schaffte es die dortige Niederlassung zum zweiten Mal in Folge mit 101.277 Stück mehr als 100.000 Motorräder abzusetzen. Während sich der Absatz in Südamerika mit 27.671 (-26,4 %) und in Asien mit 23.129 (-27,3 %) abgesetzten Motorrädern rückläufig zeigte, konnte der Absatz in Australien mit 19.648 abgesetzten Motorrädern leicht über das Vorjahresniveau (Vorjahr: 19.478 Stück) gehoben werden (+1 %).

**ABSATZ NACH REGIONEN GJ 2023**

- 36,7% Europa
- 26,5% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 17,4% Indien / Indonesien (über Bajaj)
- 19,3% Rest der Welt



**UMSATZ NACH REGIONEN GJ 2023**

- 50,9% Europa
- 31,2% Nordamerika (inkl. Mexiko)
- 17,9% Rest der Welt



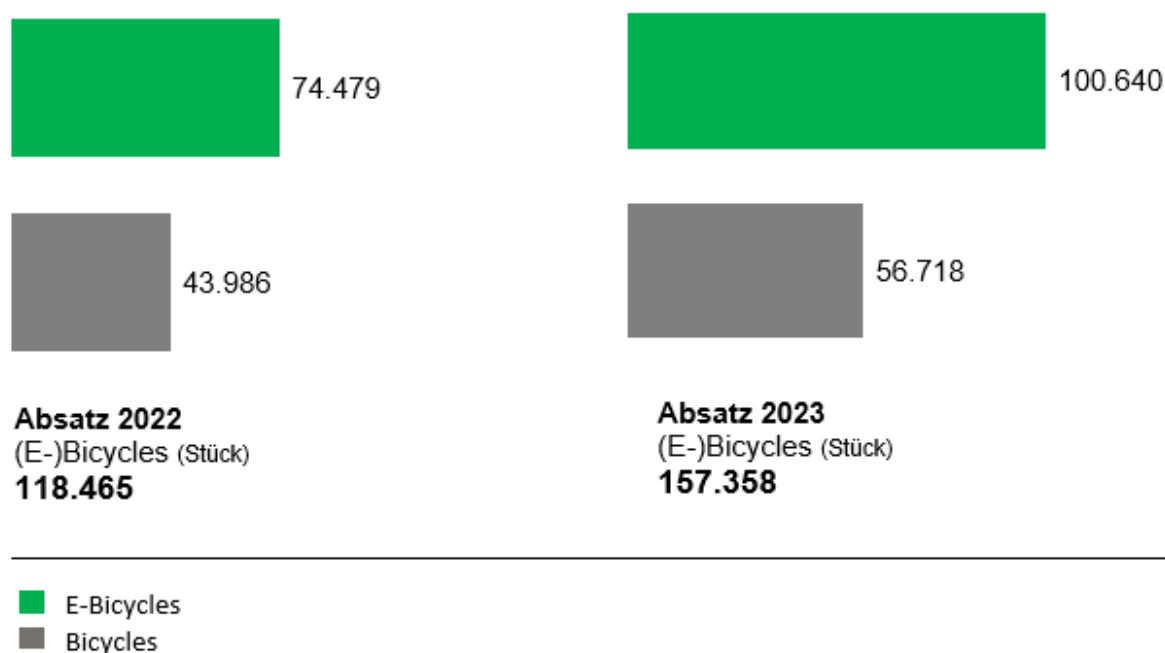
Im Geschäftsjahr 2023 wurden am Produktionsstandort Mattighofen 217.160 und damit abermals mehr als 200.000 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem leichten Rückgang von -4.881 Stück bzw. -2,2 %. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM- und Husqvarna-Modelle, der in Spanien produzierten GASGAS-Trials sowie der in China mit unserem Partner CFMOTO produzierten Modelle wurden weltweit 385.330 Motorräder (Vorjahr: 381.823) produziert.

## BICYCLES

Aufgrund der weltweiten Überbestände im Fahrradbereich war auch die PIERER Mobility-Gruppe mit stark gefallenen Marktpreisen konfrontiert. Das Absatzwachstum in diesem Segment mit den Marken Husqvarna, R Raymon, GASGAS und FELT von rund 33 % war geprägt von Lagerbestandsbereinigungen und der Abgabe der Marke R Raymon. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 157.358 Fahrräder (Vorjahr: 118.465) verkauft, davon 100.640 E-Bicycles (Vorjahr: 74.479). Im Fahrradbereich stellt die DACH-Region nach wie vor den größten Absatzmarkt mit rund 60% dar. Der Absatzanteil in der Fahrrad-Division in Nordamerika lag in 2023 bei 10 %.

Im Geschäftsjahr 2023 konnte in der Fahrrad-Division ein Umsatz in Höhe von € 240,7 Mio. erzielt werden (Vorjahr: € 171,2 Mio.). Dies bedeutet ein Umsatzplus von 40,6 % im Jahresvergleich. Das EBITDA lag in 2023 bei € -41,8 Mio. (Vorjahr: € 6,5 Mio.) und das EBIT bei € -47,1 Mio. (Vorjahr: € 2,5 Mio.).

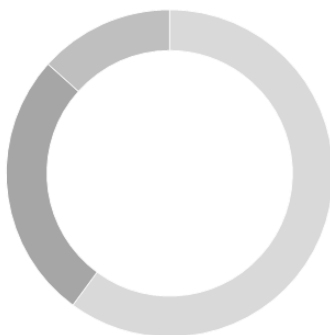
Von den im Geschäftsjahr 2023 abgesetzten E-Bicycles wurden 69,9 % unter der Marke R Raymon, 20,7 % unter der Marke Husqvarna E-Bicycles sowie 7,6 % unter der Marke GASGAS verkauft. Die Absätze der Fahrräder ohne Elektroantrieb verteilen sich auf die beiden Marken R Raymon mit 60,0 % und FELT mit 37,8 % (im Vorjahr annähernd gleich).



Rund 87 % des Absatzes entfallen auf Europa und hier insbesondere auf die DACH-Region. Weitere 10 % betreffen die nordamerikanische Vertriebsregion und der restliche Absatz (rund 3 %) betrifft Asien, Südamerika und Australien.

**ABSATZ NACH REGIONEN  
GJ 2023**

- 60,1% DACH-Region
- 26,6% Restliches Europa
- 13,4% Rest der Welt

**UMSATZ NACH REGIONEN  
GJ 2023**

- 71,8% DACH-Region
- 17,4% Restliches Europa
- 10,8% Rest der Welt

**BILANZANALYSE**

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

	2022		2023	
	Mio. €	in %	Mio. €	in %
Langfristige Vermögenswerte	1.195,8	46,9%	1.333,8	45,2%
Kurzfristige Vermögenswerte	1.354,8	53,1%	1.619,1	54,8%
<b>Vermögenswerte</b>	<b>2.550,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0%</b>
Eigenkapital	914,4	35,8%	909,3	30,8%
Langfristige Schulden	625,6	24,5%	1.130,0	38,3%
Kurzfristige Schulden	1.010,6	39,6%	913,6	30,9%
<b>Eigenkapital und Schulden</b>	<b>2.550,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.952,9</b>	<b>100,0%</b>

Die Bilanzsumme der PIERER Mobility-Gruppe erhöhte sich gegenüber dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 von € 2.550,6 Mio. auf € 2.952,9 Mio. um 15,8 %.

Die Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte von € 1.195,8 Mio. auf € 1.333,8 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 insbesondere aufgrund von Investitionen in den Produktionsstandort von PIERER MAXCOM Mobility OOD in Bulgarien.

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere die Vorräte um € 203,3 Mio. Die weiteren wesentlichen Veränderungen betreffen einerseits den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 80,4 Mio. und andererseits die Reduktion der Zahlungsmittel in Höhe von € 19,8 Mio. Dies führte insgesamt zu einer Erhöhung der kurzfristigen Vermögenswerte um 19,5 % auf € 1.619,1 Mio.

Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um € 97,0 Mio. (-9,6 %). Die Reduzierung ist größtenteils auf das Sinken der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € -60,6 Mio. sowie Rückstellungen in Höhe von € -22,2 Mio. zurückzuführen. Die im Vorjahr eingestellte Rückstellung in Höhe von € 20,2 Mio., welche im Rahmen der Kooperationsvereinbarung mit MV Agusta gebildet wurde, wurde in 2023 vollständig verbraucht.

Die langfristigen Schulden erhöhten sich um 80,6 % auf € 1.130,0 Mio. Der Anstieg ist größtenteils auf die Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten und hier insbesondere aus der Aufnahme eines Schuldscheindarlehens mit einem Volumen von € 300,0 Mio., einem Forschungsdarlehen der Europäischen Investitionsbank in Höhe von € 100,0 Mio. sowie einer Namensschuldverschreibung in Höhe von € 50 Mio. zurückzuführen.

Das Eigenkapital verringerte sich im Geschäftsjahr 2023 um € 5,1 Mio. von € 914,4 Mio. auf € 909,3 Mio. Einerseits wurde durch das Ergebnis nach Steuern in Höhe von € 76,4 Mio. das Eigenkapital gestärkt. Andererseits führten Dividendenzahlungen in Höhe von € 68,1 Mio. zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die sonstigen Effekte in Höhe von € -13,4 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 30,8 % aufgrund der beschriebenen Bilanzenerhöhung unter dem Wert per 31. Dezember 2023 von 35,8 %.

## **LIQUIDITÄTSANALYSE**

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich lag im Geschäftsjahr 2023 bei € -110,9 Mio. und damit deutlich unter dem Vorjahreswert von € 280,3 Mio., wofür insbesondere der Anstieg im Working Capital hauptverantwortlich war. Der Zahlungsmittelabfluss aus Investitionen betrug € -302,1 Mio. und liegt insgesamt über dem Vorjahreswert von € -283,1 Mio. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aufgrund der höheren Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (Effekt € -66,4 Mio.).

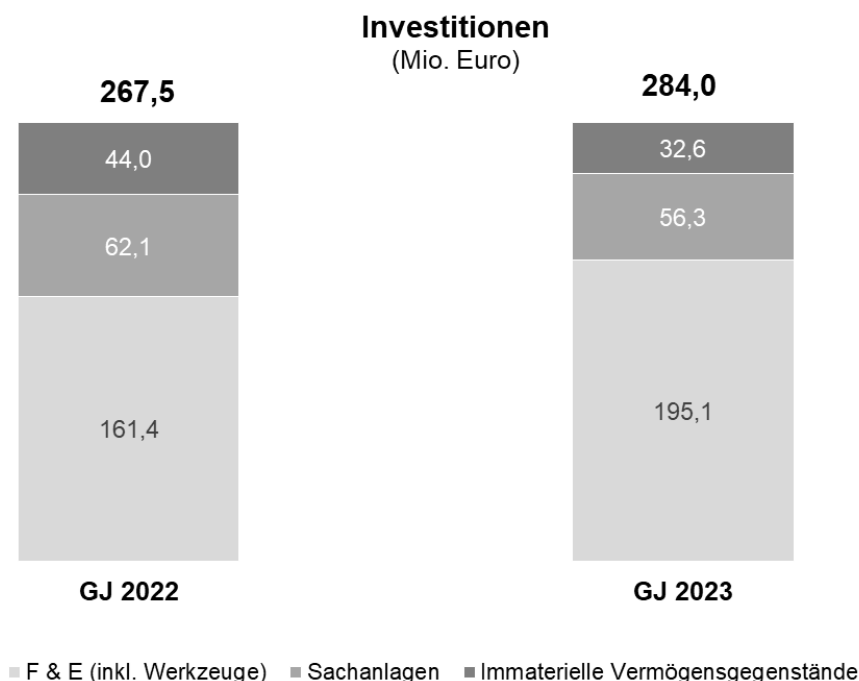
Wie schon erläutert, sind die Kosten für die Lagerbestände der Händler im Motorradbereich trotz guter Nachfrage durch deutlich erhöhte Zinsen stark angestiegen. Dies führte dazu, dass zur Stärkung der Händlerstruktur verlängerte Zahlungsziele und höhere Rabatte an die Händler gewährt werden mussten. Auf Grund der ausreichend vorhandenen Liquiditätsreserven konnte die PIERER Mobility AG neben ihren Händlern auch die Lieferanten entsprechend unterstützen, um auch deren finanzielle Situation zu stabilisieren und die durch das gestiegene Zinsniveau deutlich erhöhten Belastungen zu dämpfen. Die damit einhergehende negative Auswirkung auf den Free Cash-Flow, der sich im Jahr 2023 auf € -413,0 Mio. beläuft (Vorjahr: € -2,8 Mio.), wurde dadurch bewusst in Kauf genommen.

Nach Berücksichtigung des Cash-Flows aus Finanzierungsaktivitäten in Höhe von € 398,7 Mio. verringerten sich die liquiden Mittel im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um € 19,8 Mio. (inklusive Fremdwährungseffekte von € -5,4 Mio.) auf € 259,0 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 € 316,5 Mio. (Vorjahr: € 293,4 Mio.) inklusive IFRS 16 Leasingzugänge in Höhe von € 32,5 Mio. (Vorjahr: € 25,9 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. Der Anteil an den Investitionen in Entwicklungsprojekte (inkl. Werkzeuge) zu den Gesamtinvestitionen betragen 69 % und liegen somit über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 60 %). Die nachhaltig hohen Investitionen in die Serienproduktentwicklung stellen einen der wesentlichen Erfolgsfaktoren der PIERER Mobility-Gruppe dar. Auch die Investitionen in die Infrastruktur (Sachanlagen) lagen mit 20 % leicht unter dem Vorjahresniveau von 23 %. Weitere 11 % (Vorjahr: 17 %) entfielen auf immaterielle Vermögensgegenstände (IT, Lizenzen).

Die Investitionen der vergangenen Jahre haben die notwendigen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Der Fokus der Investitionen lag und liegt daher auf anderen Projektthemen, insbesondere auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, der Elektromobilität und der High-Tech-Modernisierung. Diese markieren für die PIERER Mobility Gruppe derzeit und auch in Zukunft die oberste Priorität der Investitionen. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung auf dem bereits hohen Niveau der vergangenen Jahre bleiben.

Eine der bedeutendsten Einzelinvestitionen im Geschäftsjahr 2022 war der Weiterbau und die Fertigstellung des neuen Headquartiers von KTM North America in Murrieta, Kalifornien. Das Firmengelände wurde auf einer Fläche von ca. 14.000 m<sup>2</sup> errichtet und umfasst Büro- und Motorsportgebäude sowie Lagerflächen. Am 28. März 2023 fand die Eröffnungsfeier in Murrieta statt. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 55 Mio. USD stellt dies eine der größten Einzelinvestitionen in der Geschichte der PIERER Mobility Gruppe dar.

Wesentliche Investitionsprojekte in 2023 sind wie in den Vorjahren vor allem Entwicklungsprojekte und der Kauf von Werkzeugen und Anlagen.

## 4. VERWEIS AUF DEN NICHTFINANZIELLEN BERICHT

Die Gesellschaft erstellte für die PIERER Mobility-Gruppe einen konsolidierten nichtfinanziellen Bericht gemäß § 267a UGB für das Geschäftsjahr 2023, 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/publikationen>.

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 Forschungs- 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.

Zum Stichtag 31.12.2023 beschäftigte das Unternehmen 1.302 Mitarbeiter (Vorjahr: 976), das entspricht 21,1 % der gesamten Belegschaft. Operativ, ohne Nebeneffekt aus der Aktivierung und Abschreibung von Entwicklungsaufwendungen, wurden 9,2 % des Gesamtumsatzes für den Bereich Forschung und Entwicklung aufgewendet, dies entspricht in absoluten Werten € 244,4 Mio. (Vorjahr: € 213,2 Mio.).

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der PIERER Mobility-Gruppe, gebündelt in der **KTM Forschungs- und Entwicklungs GmbH** (KTM F&E GmbH), ist mit dezentralen Standorten in Europa (insbesondere Österreich und Spanien) sowie Amerika global organisiert. Die zentrale Steuerung der Entwicklungsprogramme erfolgt im F&E-Hauptquartier in Mattighofen sowie in Munderfing, wo ein Großteil der Mitarbeiter 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 m<sup>2</sup>. Hier werden richtungsweisende Produkte für das Powersport-Segment konzipiert, entwickelt und mit modernsten Mitteln erprobt.

Die **KTM Technologies GmbH** mit Sitz in Anif bei Salzburg, ist organisatorisch Teil der KTM F&E GmbH und gilt als Spezialist für die Mobilität der Zukunft, insbesondere in den Bereichen Konzept-, Technologieentwicklung und

Leichtbau. Erfolgsfaktor ist die anwendungsorientierte Entwicklung neuer Lösungen und Technologien. Sehr hohe Expertise besteht im Bereich der Entwicklung von Fahrzeugkonzepten, unter anderem durch den Einsatz von Multimaterial, Composite und additiven Fertigungstechnologien. Die KTM Technologies GmbH arbeitet als Innovations-Hub eng mit der KTM F&E 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. Durch das branchenübergreifende Leistungsportfolio profitieren sowohl die Unternehmensgruppe als auch Drittkunden von einem breiten Know-how-Spektrum und den Möglichkeiten des Technologietransfers.

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 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 Arbeitspaketen 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. Da es für Offroad-Sportmotorräder noch keine einheitlichen Homologationsstandards vorgegeben sind, wurde im Geschäftsjahr 2023 die Erforschung der Geräuschquellen dieser Modelle und davon abgeleiteten Lösungsansätzen zur signifikanten Reduktion von Lärmemissionen fortgesetzt.

Hinsichtlich der Abgasemission wurde mit der Entwicklung einer neuen Powerpackgeneration (Leistungsklasse 110-170 kW) für das Modelljahr 2029 gestartet. Projektziel ist es, den CO<sub>2</sub>-Verbrauch im WMTC-Zyklus im Vergleich zum Vorgängermodell um 20-35 % zu reduzieren. Für den Serieneinsatz der neuen Power-Packs soll eine Top-Down-Strategie erarbeitet werden. Im ersten Schritt ist es geplant, ab dem Jahr 2029 die Premiummodelle mit diesem Antriebsstrang auszustatten. In späteren Modelljahren soll diese Powerpackgeneration auch in weiteren Segmenten zum Einsatz kommen.

Die **KTM F&E GmbH** engagiert sich weiterhin als Gründungsmitglied des Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). 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. Während sich die Aktivitäten im Jahr 2022 hauptsächlich auf die Definition einheitlicher technischer Spezifikationen für das Batteriesystem innerhalb der Mitgliederbasis konzentrierten, umfassten die Aktivitäten im Jahr 2023 die Entwicklung von Batterieprototypen durch ausgewählte Lieferanten. Das Hauptziel der ersten Phase des Prototyping ist die Validierung und Verfeinerung der Spezifikationen.

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 wird am Standort Anif eine Prüffläche im Ausmaß von 300 m<sup>2</sup> betrieben, um entwicklungsbegleitend die Qualitätssicherung der Produkte gewährleisten zu können.

Die 2022 gestartete Initiative zur modularen Elektronikplattform wurde 2023 fortgesetzt und konnte bereits in erste Fahrzeuge wie beispielsweise die 1390 SUPER DUKE R für den Markt eingeführt werden. Ziel dieser modularen Plattform sind standardisierte Schnittstellen, um so einen schnellen Austausch von Komponenten gewährleisten zu können.



Konnektivität-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 Berichtsjahres dar. Darüber hinaus wurde auch an der Nutzung von (Fahrzeug-)Daten geforscht – vor allem im Kontext der Produktentwicklung. So ist unter anderem mit der Beschaffung, Herstellung und Instandhaltung von physischen Prototypen ein erheblicher Ressourcenaufwand verbunden. Durch Einführung virtueller Entwicklungsmethoden kann der Aufwand für die Erprobung physischer Bauteile und Baugruppen bis hin zum Gesamtfahrzeug erheblich reduziert und gleichzeitig eine Verbesserung des späteren Produktes erzielt werden. Diese virtuellen Ansätze können etwa bei der Digitalisierung in der Leuchtkörperentwicklung angewandt werden.

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.

## MODELLE MOTORRÄDER

Das Geschäftsjahr 2023 stand ganz im Zeichen einer großen Modelloffensive mit insgesamt 72 neuen und überarbeiteten Modellen der drei Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS.

Nach dem Erfolg im Jahr 2021 kehrte die **KTM 1290 SUPER DUKE RR** im ersten Quartal 2023 als limitiertes Sondermodell zurück. Bereits im Jahr 2022 wurde die Partnerschaft zwischen KTM und BRABUS mit der Präsentation der BRABUS 1300 R besiegelt, um BRABUS den Einstieg in die Welt des Motorradsports zu ermöglichen. Diese Kooperation wurde mit der Einführung der **BRABUS 1300 R Masterpiece Edition** fortgeführt.

Die **KTM-Enduro-Palette** des Modelljahres 2024 ist der Beweis vieler Jahre an der Spitze des Enduro-Motorsports und bildet eine dynamische Kombination aus Rennsportleistung, Ergonomie sowie führender Technologie in der Branche. Die neue Modellgeneration präsentiert sich in einem brandneuen Look und mit einem neuen Rahmenkonzept, überarbeiteten Motoren mit der neuen Drosselklappenkörper Einspritzung bei Zwei-Takt-Motoren und einer neuen Generation WP Fahrwerkselementen ermöglicht es ein besseres Fahrgefühl sowie höheren Komfort für Fahrer jeden Alters und aller Fähigkeitsstufen.

Mit der **890 SMT 2023** feierte KTM die Wiedergeburt einer Ikone. Das Motorrad mit der überarbeiteten LC8c Plattform wurde entwickelt, um in Sachen Leistung, Drehmoment und Gewicht die Spitzenposition im Supermoto-Touring-Segment zu erreichen. Dieses Modell ist zwischen den KTM ADVENTURE- und KTM Street-Produktreihen platziert.

Im zweiten Halbjahr wurde weiters eine neue, Euro5+ konforme Generation der **DUKE-Modellreihe** präsentiert mit neuen **125, 250, 390, 990 und 1390** Modellen. Die neue LC4c Plattform (125 & 390 DUKE) bietet ein segmentführendes Leistungs-/Gewichtsverhältnis und elektronische Assistenzsysteme mit zwei-Kanal ABS sowie schräglagenabhängige Traktionskontrolle. Die neue 990 DUKE basiert auf einer neuen Generation des LC8c Motors mit 123 PS und 103 Nm Drehmoment sowie einer neu entwickelten Elektronikplattform mit modernsten Assistenzsystemen und einem LED Projektor Scheinwerfer mit Daytime Running Light für eine unverkennbare DUKE-Signatur. Auch die neue 1390 SUPER DUKE R basiert auf einem weiterentwickelten LC8 Motor mit neuer Camshift Technologie, welcher eine weitere Leistungssteigerung auf 190 PS & 145 Nm Drehmoment bei gleichbleibendem Fahrzeuggewicht ermöglichte. Darüber hinaus erhielt die **1390 SUPER DUKE R EVO** ein überarbeitetes WP APEX Fahrwerk mit semiaktiver Technologie, welches die elektronische Einstellung des

Fahrwerks, eine verbesserte Performance bei gleichbleibend hohem Fahrkomfort und mehr Einstellungsmöglichkeiten ermöglicht.

**Husqvarna Motorcycles** präsentierte im März 2023 die **Norden 901 Expedition**, ein mit zahlreichen Komfortfunktionen ausgestattetes und leistungsstarkes Reisemotorrad, ausgerichtet für den Einsatz sowohl auf der Straße als auch im Gelände. Im letzten Quartal 2023 wurde zudem der Skutta, ein E-Scooter für urbane Ballungsräume, vorgestellt und ist nur der erste Schritt einer großen Husqvarna Modelloffensive im Street Segment für 2024.

In der Enduro Modellreihe für das Modelljahr 2024 präsentierte Husqvarna Motorcycles neun komplett neugestaltete Maschinen mit neuester Technologie und weiterentwickelter Elektronik, um auch weiterhin im Offroad-Bereich neue Standards zu setzen. Ein vielfältiges Angebot an technischem Zubehör und Bekleidung vervollständigte die Markteinführung der aktuellen Zwei- und Vier-Takt-Modelle. Die neuen **TE 300 Pro & FE 350 Pro Sondermodelle** sind mit zusätzlichem technischem Zubehör für Hard Enduro Competitions spezifiziert und bilden damit die perfekte Basis für wettbewerbsorientierte Kunden.

Im letzten Quartal folgten darüber hinaus eine neue Generation der beliebten **50cc & 65cc Sportminicycles** mit neuem Look, neuen Rahmen und überarbeiteten Motoren für Offroad Wettbewerbe im Jugendbereich.

**GASGAS** präsentierte ebenfalls eine neue Generation der Motocross, Enduro und Cross Country Modellpalette 2024 mit gleich 16 Dirtbikes auf Basis der aktuellen Offroadplattform und ergänzte dies durch innovative und batterieelektrisch betriebene Produkte in Form der **MC-E 1.12, MC-E 1.16 und MC-E 1.20**. Diese, speziell für Kinder ab drei Jahren konzipierten Electric-Balance-Bikes, ermöglichen das spielerische Erlernen im sicheren Umgang mit Zweiradfahrzeugen und sind mit einem Akku-Schnellwechselsystem ausgestattet, um ein beinahe unterbrechungsloses Fahren zu gewährleisten. Die drei neuen Modelle sind auch für die Marken KTM und Husqvarna Motorcycles erhältlich.

Die Serienüberleitung im Bereich **elektrisch angetriebener Motorradmodelle** wird durch die markenübergreifend angebotenen KTM SX-E 2, Husqvarna EE 2- und GASGAS MC-E 2 Modelle KTM SX E3-, HUSQVARNA EE3- und GASGAS MC E-3-Modelle abgerundet.

## MODELLE FAHRRÄDER

In der ersten Jahreshälfte 2023 gab es auch in der Fahrradsparte eine Reihe an neu gestalteten Produkten und eine Vielzahl an technischen Erneuerungen. **Husqvarna E-Bicycles** setzt auf innovative Elektromobilitätslösungen und öffnet sich dadurch vielversprechende neue Märkte weltweit. Das im Jahr 2022 präsentierte Mountain Cross 6 (MC6) dient als Vorlage für zukünftige Produktinnovationen und stärkt die Position von Husqvarna E-Bicycles im **e-MTB-Sektor**. Das neue **Light Cross 6 (LC6)** erweitert die Modellpalette im Offroad-Segment. Spezifische PG&A-Artikel und mehrere neue Produktlinien runden das Urban Range- und Allroad-Modellsegment ab. Im Oktober 2023 wurden die neuen MY24 Husqvarna E-MTBs präsentiert.

**GASGAS E-Bicycles** baut auf dem Erfolg der Marke GASGAS im Motorradsegment auf. Mit den leistungsstarken E-MTBs für Offroad-Strecken konnte die Marke nach einem erfolgreichen Geschäftsjahr 2022 ihre Reichweite auch im ersten Quartal 2023 weltweit ausbauen. Die Erfahrungen aus dem Offroad-Motorsport sowie das Wissen über Technologien und Materialien werden bei der Entwicklung neuer elektrifizierter New Mobility Produkte eine noch größere Rolle spielen. Der neue GASGAS **ECC Race-Prototyp** wurde auf dem Sea Otter Festival in Monterey, Kalifornien gezeigt. Ein E-Mountainbike, das weitere neue Spezifikationen und Komponenten verbirgt.

Im Juni 2023 stellte PIERER New Mobility auf der EUROBIKE in Frankfurt weitere neue Modelle sowie Produktentwicklungen im Bereich Fahrrad und New Mobility aus. Neben einem neuen Modell der **Grand City-Reihe** für die Stadt- und Allroad-Mobilität von Husqvarna E-Bicycles enthüllte GASGAS Bicycles den **MOTO Urban Cruiser**, einen in Supermoto-Ästhetik designten Beach-Cruiser.

## 6. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

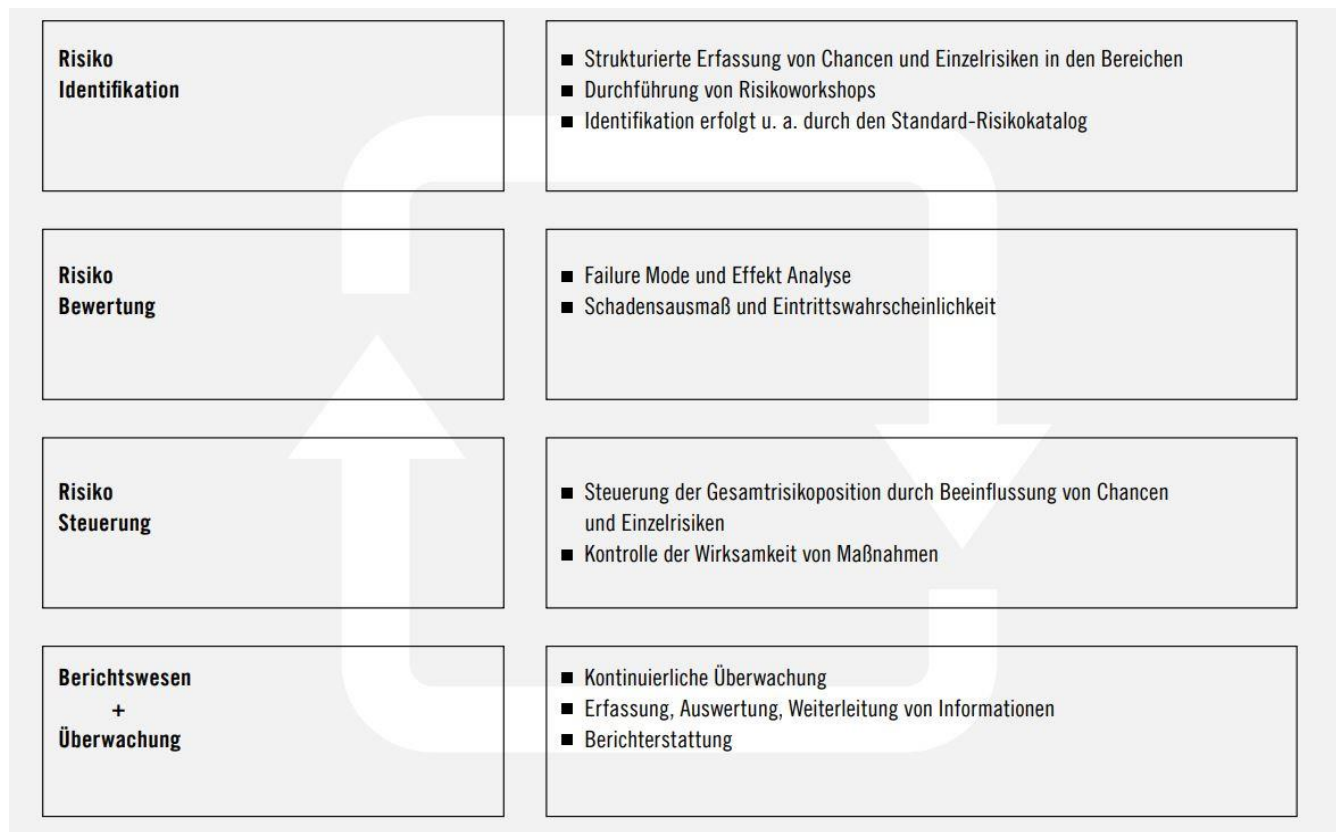
Der Hauptzweck des Risikomanagements der PIERER Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine richtige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Risiken. Der Vorstand übernimmt dabei gemeinsam mit dem Management der wesentlichen Konzerngesellschaften, 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, regelmäßiges 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 Fachbereichen 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 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 definieren und evaluieren.

### RISIKOMANAGEMENTSTRATEGIE

Die PIERER Mobility-Gruppe orientiert sich im Rahmen Ihrer Risikomanagementstrategie am COSO® Framework. Demgemäß hat der Konzern folgende Kernbereiche der Risikomanagementstrategie definiert:



Das auf Ebene der KTM AG eingerichtete Risikomanagement führt regelmäßig Risikoanalysen durch. Es werden nur Risiken abweichend von der Konzern-Bilanz und der Konzern-GuV dargestellt.

## ENTERPRISE RISK MANAGEMENT PROZESS

Das Enterprise Risikomanagement der PIERER Mobility-Gruppe umfasst einen kontinuierlichen Prozess, welcher die Identifikation und Bewertung, Analyse und Reporting, Maßnahmendefinition sowie -nachverfolgung der gruppenweiten sowohl operativen als auch strategischen Risiken und Chancen sicherstellt. Dieser bildet die Basis für ein einheitliches und konzernweites Berichtswesen und stellt eine laufende Überwachung der operativen und strategischen Risiken sicher.

Die Unternehmensgruppe verfügt über einen mehrstufigen Risikomanagementprozess, bei dem die konzernweiten Risiken nach Bereichen erhoben werden. Die Sicherstellung der Durchführung und der Aktualität der Informationen obliegt der Risikomanagement-Abteilung. Die Informationen über die Risikolage werden durch die Risk Owner der Fachbereiche zur Verfügung gestellt. Die Risikomanagement-Abteilung berichtet direkt an den Vorstand der KTM AG, diesem sowie dem Konzernvorstand wird zur Überwachung ein regelmäßiger Report über die Gesamtrisikolage zur Verfügung gestellt.

Klimabezogene Risiken und Chancen werden in den folgenden Prozessschritten gleichermaßen betrachtet und berücksichtigt:

### Identifikation & Bewertung

Die Identifikation der Risiken und Chancen findet im Zuge der Risiko Assessments, gesteuert auf Ebene der KTM AG, statt. In diesen werden klimabezogene Risiken und Chancen gleichermaßen wie auch finanzielle, operative oder strategische Risiken mit den betroffenen Risk Ownern der Fachbereiche diskutiert und identifiziert.

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)

Grundsätzlich erfolgt die Bewertung der Risiken und Chancen hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß, für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns, in einem szenariobasierten Ansatz bestehend aus Best Case (BC), Realistic Case (RC) und Worst Case (WC). Die Quantifizierung kann dabei auf (a) tatsächlich in der Vergangenheit eingetretenen Risiken, (b) Benchmark-Werten aus der Branche oder (c) Expertenschätzungen basieren. Die Wahl der jeweiligen Verteilung ist abhängig von der Art des Risikos, in den meisten Fällen entspricht diese aber einer Pert-Verteilung. Neben der quantitativen Bewertung der Risiken und Chancen kann gemäß Methodik zusätzlich auch eine qualitative Bewertung stattfinden, welche gerade im Bereich Klima- und umweltbezogener Risiken und Chancen nützlich ist.

## **RISIKOBEWERTUNG**

### **Analyse & Reporting**

Nach strukturierter Konsolidierung des Gesamt-Risiko-Inventars erfolgt eine Monte Carlo Simulation, daraus ergibt sich die Gesamtrisikolage sowie die benötigten Kennzahlen. Darüber hinaus werden die größten Risiken und Chancen der Gruppe identifiziert und vervollständigen das Lagebild. Darin sind selbstverständlich auch die wesentlichen klimabezogenen Risiken und Chancen enthalten.

### **Maßnahmendefinition & -nachverfolgung**

Hauptziel der Risikomitigation ist die aktive, kontinuierliche und kontrollierte Beeinflussung der Risiken und Chancen unter Berücksichtigung der Unternehmensstrategie und der Wirtschaftlichkeit, um den Gesamtrisikoumfang des Unternehmens bewusst zu lenken, und somit langfristig eine Steigerung des Unternehmenswertes zu erreichen. Risiken werden durch entsprechende Maßnahmen minimiert, vermieden oder auch in bestimmten Fällen bewusst eingegangen, die Strategie wird vom jeweiligen Risk Owner festgelegt und evaluiert. Dabei wird die Risikomanagement- Abteilung regelmäßig über den Status der Maßnahmen informiert. In Zusammenarbeit mit der ESG-Abteilung erfolgt die Maßnahmen- sowie Zieldefinition der klimabezogenen Risiken und Chancen.

### **Ad-hoc Berichterstattung**

Bei Ad-hoc Änderungen der Risikolage ist die Risikomanagement- Abteilung unverzüglich von den Risk Ownern der Fachabteilungen zu unterrichten und informiert zu halten.

Darauf aufbauend wird die Risiko- und Chancenmanagement Strategie erarbeitet.

### **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 die wesentlichen identifizierten Risiken und Chancen und zeigt damit deren Bedeutung für die PIERER Mobility-Gruppe auf sowie die zugehörigen Maßnahmenpakete. Gesamthaft hat die PIERER Mobility-Gruppe weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses bestandsgefährdende Risiken identifiziert.

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
<b>BRANCHE</b>		
Regulierungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhängigkeiten von nationalen und internationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern beeinflussen, den Geländemotorsport, Motorradzulassungen und Lenkerberechtigungen (z.B.: geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren)</li> <li>• Durch Klimaschutzbestrebungen könnten bestehende Regulierungen bzw. Fahrverbote verschärft bzw. ausgeweitet werden oder neue Regulierungen auftreten</li> <li>• Forschung und Entwicklung zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Regularien notwendig</li> <li>• Regulierungsmaßnahmen wie Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten PTW als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marktsegmentierung – Regularien werden bereits im Produktentstehungsprozess („PEP“) berücksichtigt</li> <li>• Eigene Abteilung für „Regional Affairs“ zur Sicherstellung und Überwachung der Einhaltung bestehender und zukünftiger länderspezifischer Regularien</li> <li>• 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 (Verweis TCFD Bericht)</li> <li>• Entwicklung emissionsarmer/ -freier alternativer Antriebssysteme und Produkte</li> </ul>
Produkt- und Technologieentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlausrichtung der F&amp;E Tätigkeiten und Investitionen: Zögern bei der Forschung und Entwicklung zu alternativen Antriebstechnologien könnte die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation verschlechtern</li> <li>• Mitbewerber könnten aufgrund schnelleren Fortschritts den Markt erschließen</li> <li>• Technologien könnten sich als nicht wirtschaftlich abbildbar herausstellen</li> <li>• Sicherung der technologischen Vorreiterrolle: Technische Innovationen und Markteinführung neuer Produkte durch Forschung und Entwicklung könnten die Marktposition und Position bzgl. Technologie und Innovation weiter verstärken und eine Beibehaltung der relativ hohen Forschungsquote von rund 8 -9 % ermöglichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablierte F&amp;E Organisation</li> <li>• Etablierter Produktentstehungsprozess („PEP“)</li> <li>• Entwicklung emissionsfreier alternativer Antriebssysteme und Produkte</li> <li>• Strategisches Produktmanagement in Organisation verankert</li> </ul>
<b>MARKT</b>		
Verändertes Kundenverhalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anhaltende Inflation kann zu Verminderung des Konsums der Kunden führen</li> <li>• E-Bicycles und E-Motorcycles: Durch höhere Nachfrage nach emissions- und lärmarmen Individualmobilitätslösungen könnte die Erweiterung des Produktportfolios auf E-Bicycles/Stand-Up-Scooter und E-Motorräder im niedrigen Leistungsbereich für Umsatzsteigerungen sorgen</li> <li>• Digitale Lösungen: Digitale -Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Qualitätsstandards und klare Positionierung im Premiumsegment</li> <li>• Kundenanforderungen werden beim Produktentstehungsprozess mitberücksichtigt, um so die Kundenbedürfnisse abdecken zu können</li> <li>• Erschließung neuer Produktfelder wie Stand-Up-Scooter, E-Bicycles oder emissionsarme/-freie Alternativen</li> </ul>

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
	<p>klimateilbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle ergeben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren oder - freien) Technologien könnte das Marktgefüge umgekrempelt werden und die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen</li> </ul>	<p>zu konventionellen Verbrenner-Modellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forschung und Entwicklungen im Feld der alternativen Antriebstechnologien</li> </ul>
Marktentwicklungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Motorradbranche ist zyklisch und unterliegt starken Nachfrageschwankungen. Zudem ist der Motorradmarkt in Industriestaaten von intensivem Wettbewerb geprägt. – Die gestiegene Inflation beeinflusst den Markt und damit die Nachfrage, diese Entwicklung wird sich auch über das kommende Jahr erstrecken und könnte den Markt negativ beeinflussen</li> <li>• Die größten Einzelabsatzmärkte der PIERER Mobility-Gruppe stellen der europäische sowie der US-amerikanische Markt dar, Absatzmöglichkeiten sind von der allgemeinen konjunkturellen Lage in den Ländern und Regionen bestimmt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marktforschungen und -prognosen, welche in der Planung berücksichtigt, werden</li> <li>• In Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner Bajaj Auto Ltd., Pune, Indien, wird konsequent an der Umsetzung einer globalen Produktstrategie im Motorradbereich gearbeitet</li> <li>• Langfristig erfolgreiche Marktstrategie- KTM Europas führender „Powered Two-Wheeler“ Hersteller</li> <li>• Strategische Händlernetzentwicklung</li> <li>• Neue Entwicklungen: kleinvolumige PTW, Stand-Up-Scootern, E-Motorrädern und für E-Fuels geeignete Motorräder sowie E-Bicycles für den innerstädtischen Gebrauch</li> </ul>
<b>IT</b>		
Cyber Crime	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyber Angriffe auf große Unternehmen haben in den letzten Jahren stetig zugenommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der Krisenorganisation</li> <li>• „Cyber Security“ Trainings</li> <li>• IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken</li> <li>• Für weitere Ausführungen zu IT-Risiken wird auf den Konzernanhang (Kapitel VII) der PIERER Mobility AG verwiesen</li> </ul>
Systemfehler und Datenverfügbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systeme könnten nicht zur Verfügung stehen. Dies kann zu Systemfehlern führen und somit den Produktionsprozess beeinflussen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IT-Security- und Riskmanagement-System zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken</li> </ul>
<b>FINANZEN</b>		
Finanzrisiko	<p>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</p>	

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
Forderungsausfall	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anhaltend hohe oder steigende Zinsen erhöhen den Händlerdruck. Dies kann vermehrt zu Forderungsausfällen führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enge Abstimmung mit Händlernetz und Unterstützung dieser mit gezielten Programmen</li> <li>Bankgarantien zur Absicherung</li> <li>Strategische Händlernetzentwicklung</li> </ul>
HR		
Workforce	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interne und externe Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitgeber- Attraktivität sind ein wesentlicher Baustein, um den vorherrschenden Spirit der PIERER Mobility-Gruppe an potenzielle neue Mitarbeiter zu vermitteln</li> <li>Schlüsselkräfte könnten aus dem Unternehmen ausscheiden</li> <li>Mitarbeitergesundheit und Sicherheit ist für die PIERER Mobility-Gruppe von Bedeutung. Daher werden laufend Maßnahmen zur Verbesserung dieser implementiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategische Personalentwicklung</li> <li>Trainingsangebot</li> <li>Crossmediale Mitarbeiterkampagnen</li> <li>Umfassendes Lehrlingsausbildungsprogramm in einer eigenen Lehrwerkstätte</li> <li>Mitarbeitergesundheitsprogramm</li> </ul>
BESCHAFFUNG UND PRODUKTION		
Material & Rohstoffe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ressourcen wie Stahl und Aluminium könnten sich durch makroökonomische Entwicklungen oder klimawandelbedingte Effekte (vermehrter Einsatz derzeit noch teurerer, erneuerbarer Energie, höhere Auflagen an Stahlherstellung, ...) im Markt verteuern</li> <li>Stark steigender Bedarf an kritischen Ressourcen z.B. für die vermehrte Akkuherstellung für E-Mobilität könnte zu Ressourcenengpässen im Markt führen</li> <li>Ein Abklingen der anhaltend hohen Inflation im 1. HJ 2024 wird nicht erwartet. Daher beeinträchtigt diese auch die Preise für Materialien und Rohstoffe, was für die Pierer Mobility- Gruppe zu einem globalen konjunkturellen Beschaffungsrisiko führt</li> <li>Der anhaltende Russland Ukraine Konflikt kann negativen Einfluss auf die Preisentwicklung von Materialien &amp; Rohstoffen nehmen</li> <li>Positive wirtschaftliche Entwicklungen können zu geringeren Kosten für Material &amp; Rohstoffe führen</li> <li>Technologische Weiterentwicklung und Marktreife neuer Materialien und Rohstoffe mit verbesserten Eigenschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten</li> <li>logistische Beschaffungsstruktur zur Minimierung von Transportwegen und damit verbundenen Kosten anzupassen</li> <li>Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen und zur Materialreduktionen/funktionaler Leichtbau</li> <li>Einkaufsbedingungen und effektives „Cost Engineering“</li> <li>Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen und zur Materialreduktionen</li> </ul>
Materialversorgung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engpässe oder Verzögerungen in der Materialversorgung können zu Beeinträchtigung des Produktionsbetriebs führen</li> <li>Anhaltendes Beschaffungsrisiko für die Motorrad-Division liegt in Lieferverzögerungen von bestellten Komponenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufbau von Lagerbeständen zur Absicherung der Produktion</li> <li>Flexibilität im implementierten Produktionslayout garantiert schnelle Anpassung der Produktionspläne</li> <li>langfristige Zusammenarbeit mit unseren Lieferpartnern sowie</li> </ul>



Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
		<p>sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pflege der Lieferantenbeziehungen</li> <li>• Förderung kurzer Lieferketten und lokaler Beschaffungsstrategien zur Verkürzung der Lieferzeiten</li> <li>• Implementiertes Market-Intelligence-System für elektronische Bauteile sowie die Erschließung unterschiedlicher Bezugsquellen (Multiple Sourcing)</li> </ul>
Betriebsstoffe (insb. Strom)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Versorgung mit Strom ist für den aufrechten Produktionsbetrieb essenziell</li> <li>• Aufgrund des Russland- Ukraine Konflikts kann es auch im kommenden Jahr zur Beeinträchtigung der Stromversorgung kommen. Dies kann auch den Energiepreis negativ beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Photovoltaikanlagen</li> <li>• Errichtung eines Energierings zur Steigerung der Eigenverbrauchsquote des gewonnenen Stroms</li> <li>• Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen</li> <li>• Lagerungsmöglichkeiten</li> </ul>
<b>SONSTIGE</b>		
Produktqualität & -haftung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produktqualität ist ein wesentliches Merkmal. Daher wird darauf großer Wert gelegt</li> <li>• Produkthaftungsfälle sind vor allem im US-amerikanischen Markt ein Risiko</li> <li>• Neben bisher bestehenden möglichen Ursachen für produktbezogene Klagen könnten durch klimawandelbedingte Regulierungen weitere Klagegründe hinzukommen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Qualitätsstandard durch geeignete Lieferantenauswahlverfahren sowie Qualitätsmanagement Systeme und Audits</li> <li>• Versicherung</li> </ul>
Compliance Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschäftspraktiken/ Korruption: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Geschäftsbetrieb auf ethische Art und Weise und Handlung mit Integrität</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtlinien z.B. Code of Conduct</li> <li>• Trainings und Schulungen</li> <li>• Aufbau eines Hinweisgebersystem für frühzeitiges Gegensteuern gegen Fehlverhalten</li> <li>• siehe Nachhaltigkeitsbericht 2023 – Seiten 54 bis 55, Abschnitt Governance, Management der Prävention und Aufklärung von Korruption und Bestechung</li> </ul>
Klima- & Umweltrisiken und Chancen	siehe Nachhaltigkeitsbericht 2023 – Seiten 27 bis 28, Abschnitt Klimawandel, Anpassung an den Klimawandel“	
strategische Chancen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische Ausrichtung mit Fokus auf Kerngeschäft Powered- Two- Wheelers (Motorräder)</li> <li>• Globalisierung Produktionsstandorte: um den nachteiligen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Europa entgegenzuwirken und Entwicklungs- und Industrialisierungsprozesse zu beschleunigen,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus auf Premiummarken KTM, GASGAS, Husqvarna und MVAgusta</li> <li>• Teilverlagerungen von Produktion und F&amp;E-Aktivitäten zu den strategischen Partnern CFMOTO (China) und Bajaj Auto (Indien)</li> </ul>

Risiken/ Chancen	Beschreibung	Maßnahmen
	findet eine strategische Verlagerung von Teilen der Produktion und F&E Aktivitäten zu unserem strategischen Partner Bajaj Auto in Indien sowie CFMOTO in China statt	

## 7. ANGABEN GEMÄß § 243A (ABS 1) UGB

- 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). Seit dem 1. März 2022 sind die Aktien der PIERER Mobility AG zusätzlich an der Wiener Börse (Amtlicher Handel) gelistet. Im Geschäftsjahr 2023 kam es zu keiner Änderung im Grundkapital der Gesellschaft. Ebenso wenig wurden eigene Aktien erworben oder veräußert, weshalb die Gesellschaft zum Stichtag 31. Dezember 2023 keine eigenen Aktien hielt.
- 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.
- Nach Kenntnis der Gesellschaft bestand per 31. Dezember 2023 folgende direkte oder indirekte Beteiligung am Kapital der PIERER Mobility AG, die zumindest 10 von Hundert betragen:
  - Pierer Bajaj AG: 74,18 % (direkte Beteiligung);
  - Pierer Konzerngesellschaft mbH (direkte und indirekte Beteiligung): 0,09 % (direkte Beteiligung) und 74,18 % (indirekte Beteiligung).
- Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
- Es bestehen derzeit keine Mitarbeiterbeteiligungsmodelle.
- 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.
- Möglichkeiten, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen:

Berücksichtigt werden nur Möglichkeiten Aktien auszugeben oder zurückzukaufen, die zum Stichtag 31. Dezember 2023 noch aufrecht waren:

Aufgrund der von der Hauptversammlung vom 29. April 2022 erteilten Ermächtigung und gleichzeitig beschlossenen Satzungsänderung enthält die Satzung der Gesellschaft als § 5 „Genehmigtes Kapital“ folgende Bestimmung:

- a) Der Vorstand ist 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.
- c) Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Ausgabe von Aktien aus dem genehmigten Kapital ergeben, zu beschließen.

Aufgrund des von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 geschaffenen bedingten Kapitals und der dazu 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 4.375.000.000,00 durch Ausgabe von bis zu 4.375.000 auf Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennwert (Stückaktien) zur Ausgabe an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG im Sinne des Hauptversammlungsbeschlusses vom 21.04.2023, 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.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Bedienung einer eventuell begebenen Wandelschuldverschreibung und darf ausdrücklich nur so weit durchgeführt werden, als Gläubiger von Wandelschuldverschreibungen von ihrem Umtausch- und /oder Bezugsrecht auf Aktien der Gesellschaft Gebrauch machen.

Diese bedingte Kapitalerhöhung dient zur Ausgabe von neuen Aktien an Gläubiger von Finanzinstrumenten gemäß § 174 AktG, die unter Ausnutzung der in der Hauptversammlung vom 21. April 2023 eingeräumten Ermächtigung von der Gesellschaft ausgegeben werden. Diese von der Hauptversammlung vom 21. April 2023 eingeräumte Ermächtigung Finanzinstrumente gemäß § 174 AktG auszugeben, wurde bisher nicht ausgenutzt.

Von Hauptversammlung vom 21. April 2023 wurden im Hinblick auf den Erwerb und die Veräußerung eigener Aktien zudem folgende Beschlüsse gefasst:

- d) Der Vorstand ist gemäß § 65 Abs 1 Z 8 AktG für die Dauer von 30 Monaten ab dem Datum der Beschlussfassung ermächtigt, eigene Aktien der Gesellschaft sowohl über die Börse als auch außerbörslich auch unter Ausschluss des quotenmäßigen Andienungsrechtes der Aktionäre zu erwerben und, ohne dass die Hauptversammlung vorher nochmals befasst werden muss, gegebenenfalls diese Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrates einzuziehen. Der Handel mit eigenen Aktien ist als Zweck des Erwerbs ausgeschlossen. Der Anteil der zu erwerbenden Aktien darf 10% des Grundkapitals nicht übersteigen. Der Gegenwert pro zu erwerbender Stückaktie darf jeweils den durchschnittlichen ungewichteten Börseschlusskurs an der SIX Swiss Exchange der vergangenen 10 Handelstage um nicht mehr als 20% unterschreiten oder übersteigen. Die Ermächtigung kann ganz oder teilweise oder auch in mehreren Teilbeträgen und in Verfolgung eines oder mehrerer Zwecke durch die Gesellschaft, mit ihr verbundenen Unternehmen oder für deren Rechnung durch Dritte ausgeübt werden. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, Änderungen der Satzung, die sich durch die Einziehung von Aktien ergeben, zu beschließen.
- e) Der Vorstand ist für die Dauer von fünf Jahren ab dem Datum der Beschlussfassung 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.
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

## Geschäftsentwicklung

Anknüpfend an den Trend aus dem Jahr 2022 konnten die Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS im Jahr 2023 ihre Marktanteile in den relevanten Absatzmärkten weitgehend ausbauen. Darüber hinaus erwartet die Gruppe mittel- bis langfristig ein weiteres Wachstum des Motorradmarktes und eine insgesamt positive Entwicklung des Motorradmarktes für die von ihr vertriebenen hochwertigen Premiumprodukte.

Die noch im Geschäftsjahr 2022 aufgetretenen Herausforderungen in den internationalen Lieferketten der Unternehmensgruppe haben sich in 2023 deutlich entspannt und werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2024 keine größeren Störungen verursachen. Die in der KTM AG Gruppe etablierten Maßnahmen zeigen somit Wirkung, da die Folgen aus der letztjährigen Situation durch die Lieferantenrisikobewertung weitgehend abgemildert wurden. Neben anderen Maßnahmen und den identifizierten Gründen für Lieferkettenprobleme in der Vergangenheit wurde die Beschaffungsstrategie angepasst und das Beschaffungsrisiko insbesondere durch den direkten Zugang zum asiatischen und den weiteren Fokus auf den europäischen Markt reduziert.

Für das Geschäftsjahr 2024 rechnet die PIERER Mobility-Gruppe weiterhin mit einem global schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, nicht zuletzt getrieben von den unverändert signifikant hohen Inflationsraten und Lohn- und Gehaltsentwicklungen mit weitreichenden Einflüssen auf die Preisentwicklung weltweit. Für die Gruppe wird das Jahr 2024 ein Konsolidierungsjahr, welches zur Stärkung des Kerngeschäfts genutzt wird. Im Zuge dessen erwartet die PIERER Mobility Gruppe für das Geschäftsjahr 2024 einen Umsatz auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr und eine EBIT-Marge von 5-7 %.

Um die Rentabilität der Gruppe zu sichern, wird das Management Kostenreduktionsmaßnahmen im Geschäftsjahr 2024 im zweistelligen Millionenbereich durchführen. Diese Maßnahmen umfassen insbesondere die **stärkere Fokussierung auf das Kerngeschäft Powered-Two-Wheelers** (Motorräder und elektrifizierte Mobility-Produkte) mit den Premiummarken KTM, GASGAS und Husqvarna sowie MV Agusta.

Als weitere wesentliche Maßnahme zur Kostenreduktion werden Teile der Produktion für einzelne Modelle der Mittelklasse und bestimmte Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zum strategischen Partner Bajaj Auto, Indien, sowie zu CFMOTO, China, verlagert. Das betrifft Produkte (Straßenmotorräder) in sehr preis- und wettbewerbsintensiven Märkten. Die bisher bei Bajaj produzierte Modellpalette (zwischen 125 und 390 Kubikzentimeter) wird erweitert. Beim chinesischen Partner CFMOTO werden Straßenmotorräder zwischen 790 und 950 Kubikzentimeter assembliert. Die Unternehmensgruppe erwartet sich daraus nicht nur Kostenvorteile, sondern auch eine Beschleunigung von Entwicklungs- und Industrialisierungsprozessen.

Begleitet werden diese Maßnahmen unter anderem durch die Reduktion der Mitarbeiteranzahl um bis zu 300 Arbeitsplätze in Mattighofen und Munderfing, insbesondere durch die Herausnahme von Leiharbeitern sowie durch Mitarbeiter, die über natürliche Fluktuation das Unternehmen verlassen.

Aufgrund oben beschriebener strategischer Anpassungen werden ab dem Geschäftsjahr 2024 die berichteten Teilbereiche neu strukturiert. Künftig erfolgt die Ausrichtung an den Segmenten „Motorcycles“ sowie „E-Mobility“. Das neue Segment „E-Mobility“ umfasst künftig neben elektrifizierten New Mobility-Produkten sämtliche elektrobetriebenen Powered-Two-Wheelers wie E-Motorräder, E-Minis sowie Stand-up Scooters.

## Investitionen

Die Investitionen der vergangenen Jahre haben die notwendigen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Der Fokus der Investitionen lag und liegt daher auf anderen Projektthemen, insbesondere auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle, der Elektromobilität und der High-Tech-Modernisierung. Diese markieren für die Gruppe derzeit und auch in Zukunft die oberste Priorität der Investitionen. Im Einklang mit den strategischen Zielen werden die Ausgaben für Investitionen in Forschung und Entwicklung auf dem bereits hohen Niveau der Vorjahre bleiben.

Wichtige geplante Investitionen sind auch die Beschaffung von Werkzeugen, insbesondere für geplante Forschungs- und Entwicklungsprojekte, Investitionen in digitale Vertriebsplattformen für Händler und Endkunden sowie Modernisierungen, Erweiterungen, Verbesserungen und Digitalisierung bestehender Produktionskapazitäten.

### **Ausreichende Finanzierungssituation**

Die aktuellen Liquiditätsreserven gepaart mit einem ausgewogenen Mix an verschiedenen Finanzierungsinstrumenten ermöglichen es der Unternehmensgruppe auch im Jahr 2024 in einem volatilen Marktumfeld flexibel zu agieren. In diesem Zusammenhang wurden die verfügbaren Liquiditätsreserven kurz- und langfristig deutlich erhöht. So hat die KTM Gruppe im Geschäftsjahr 2023 etwa ein Schuldscheindarlehen mit einem Volumen von EUR 300 Millionen sowie eine Namensschuldverschreibung im Umfang von EUR 50 Millionen emittiert.

Die Unternehmensgruppe ist auch von den Folgen der aktuellen Zinsentwicklung betroffen und das Zinsänderungsrisiko wird regelmäßig evaluiert. Weiters wurden Maßnahmen zur Steuerung des Zinsänderungsrisikos ergriffen. Die PIERER Mobility-Gruppe erwartet mittelfristig eine Reduktion des derzeit hohen Zinsniveaus.

Wels, am 14. März 2024

Der Vorstand der PIERER Mobility AG



Dipl.-Ing. Stefan Pierer



Mag. Ing. Hubert Trunkenpolz



Mag. Viktor Sigl, MBA



Mag. Florian Kecht



Mag. Alex Pierer



Dipl. Vw. Rudolf Wiesbeck



# 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 2023 und 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 2023 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 506,7 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.

## Werthaltigkeit Firmenwert „Pierer New Mobility“

Siehe Konzernanhang Punkt 21.

### *Das Risiko für den Abschluss*

Im Konzernabschluss der PIERER Mobility AG wird für die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ ein Firmenwert in Höhe von 19,5 Mio EUR ausgewiesen. Die PIERER Mobility AG überprüft daher mindestens einmal jährlich und bei Vorliegen von Anhaltspunkten die zahlungsmittelgenerierende Einheit „PIERER New Mobility“ auf Wertminderung.

Hierfür ermittelt die PIERER Mobility AG den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ anhand eines Discounted-Cashflow-Verfahrens. Der in Folge ermittelte erzielbare Betrag (Wertminderungstest) ergab eine ausreichende Deckung der Buchwerte.

Die Bewertung des erzielbaren Betrags von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten erfordert Annahmen und Schätzungen, wie beispielsweise die Schätzung der künftigen Einzahlungsüberschüsse sowie die Festlegung des anzuwendenden Diskontierungszinssatzes.

Für den Konzernabschluss besteht damit das Risiko, dass nicht angemessene Schätzungen eine wesentliche Auswirkung auf den erzielbaren Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ und damit den Wertansatz von Firmenwerten, immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen in der Konzernbilanz und das operative Ergebnis in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben können.

### *Unsere Vorgehensweise in der Prüfung*

Wir haben die Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „PIERER New Mobility“ unter Einbindung unserer Bewertungsspezialisten wie folgt beurteilt:

- Zur Beurteilung der Angemessenheit der zugrunde gelegten internen Planungen, haben wir uns ein Verständnis über den Planungsprozess verschafft, die Annahmen über Wachstumsraten und operative Ergebnisse in Gesprächen mit den zuständigen leitenden Personen im Unternehmen erörtert und die der Bewertung zugrunde gelegten Planungsdaten mit den aktuellen vom Aufsichtsrat genehmigten Budgetzahlen sowie der vom Vorstand freigegebenen Mittelfristplanung abgeglichen.
- Wir haben die Methodik des durchgeführten Wertminderungstests nachvollzogen und beurteilt, ob er den entsprechenden Standards entspricht. Die zur Festlegung der Kapitalkostensätze herangezogenen Annahmen haben wir mit markt- und branchenspezifischen Richtwerten abgeglichen und die rechnerische Richtigkeit des Berechnungsschemas überprüft.
- Darüber hinaus haben wir gewürdigt, ob die Erläuterungen zum Firmenwert und zur Marke im Konzernabschluss sachgerecht sind.

## 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 21. April 2023 als Abschlussprüfer gewählt und am 25. Juli 2023 vom Aufsichtsrat mit der Abschlussprüfung der Gesellschaft für das am 31. Dezember 2023 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 Mag. Alexander Gall.

Linz

14. März 2024

KPMG Austria GmbH  
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

qualifiziert elektronisch signiert:  
Mag. Alexander Gall  
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.